

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES

Österreichische Post AG - MZ20Z042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

SCANIA

Transformation als Antrieb

Seite 38



BEI PRACHTWETTER

Ein voller Erfolg

Kärntens Fachgruppenobmann Bruno Urschitz lud zum Branchentag auf den Wörthersee.

Seite 18

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



Ist weniger mehr?

Österreichs Lkw-Kontrolldichte erneut an der Spitze:
Muss dieser Kontrollwahn wirklich sein?



LKW-KONTROLLEN Die stetige Zunahme der Prüfungsintensität erfordert immer mehr Zeit und hochqualifiziertes Personal.

Österreich ist wieder einmal stolz darauf, im Jahr 2024 erneut einen Spitzenplatz im EU-Vergleich bei der Kontrolldichte im Schwerverkehr gesichert zu haben. Die Zahlen des aktuellen Berichts des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur belegen eine unfassbar hohe Anzahl an durchgeführten Überprüfungen, die die EU-Vorgaben erneut um ein Vielfaches übertreffen. Doch bei aller Anerkennung

für die erzielten Sicherheitsgewinne, stellt sich die kritische Frage: Ist diese extrem hohe Anzahl an Kontrollen wirklich effizient oder führt sie zu einem unnötigen bürokratischen und zeitlichen Mehraufwand für die Transportwirtschaft?

Harte Währung der Zahlen

Im Jahr 2024 wurden auf Österreichs Straßennetz 105.128 Fahrzeuge mit Verdacht auf technische Mängel aus dem Fließverkehr ausgeleitet und einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle (TUK) unterzogen. Diese Zahl erfüllt die nach der Richtlinie 2014/47/EU geforderte Mindestanzahl von etwa 8.700 anfänglichen Kontrollen bei wei-

tem, was sogar vom Ministerium selbst so plakativ berichtet wird. Im Rahmen dieser Kontrollen wurden zudem die Lenk- und Ruhezeiten von 58.893 Fahrern geprüft, wobei insgesamt 1.020.113 Arbeitstage kontrolliert wurden.

Parallel dazu wurden 24.485 Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle (TUK) zugeführt, wobei Sachverständige der Länder und der Asfinag Service GmbH im Einsatz waren.

Der Preis der Quantität

Während die Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten sowie der technischen Mängel zweifellos zur Straßenverkehrssicherheit beitragen, wie auch die Europäische Kommission argumentiert, darf der

immense Aufwand für alle Beteiligten nicht ignoriert werden. Die Richtlinie 2006/22/EG legt zwar Mindestanforderungen für die Kontrolldurchführung fest, um eine harmonisierte Auslegung zu gewährleisten und die Wettbewerbsgleichheit zu fördern. Österreich überschreitet diese Anforderungen jedoch immer wieder massiv.

Es ist bemerkenswert, dass die Anzahl der anfänglichen Kontrollen von 132.399 im Jahr 2023 auf 105.128 im Jahr 2024 merklich zurückging. Dies wird im Bericht des BMIMI auf die sukzessive Schulung sämtlicher Schwerverkehrskontrollorgane (SVKO) zurückgeführt, welche zu einer Steigerung der Kontrollqualität zulasten der Kontrollquantität führte. Dies legt nahe, dass der Weg zu einer intensiveren, fachlich tiefergehenden Prüfung – wie sie in den SVKO-Schulungen zu Sozialvorschriften und Kabotage gefordert wird – zwangsläufig die hohe Anzahl der Kontrollen reduziert, was ja grundsätzlich zu begrüßen ist.

Das Ziel der Kontrollen ist es, die Kosten und Verzögerungen für Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten. Doch die stetige Zunahme der Prüfungsintensität, beispielsweise durch verbindliche Kontrollen der Ladungssicherung auf EU-Ebene oder hochspezialisierte Kontrollen von AdBlue-Manipulationen, erfordert immer mehr Zeit und hochqualifiziertes Personal.

Hohe Effizienz, hohe Belastung

Die hohe Kontrolldichte in Österreich führt zwar zu beeindruckenden Effizienzwerten: Über 66 Prozent der Fahrzeuge, die einer gründlicheren Kontrolle unter-

SO SEHE ICH DAS!

KOMMENTAR Die Ergebnisse des Berichts für 2024 zeigen eindrücklich, dass die Qualität der Kontrollen in Österreich dank besser geschulter SVKO-Organen und dem Einsatz digitaler Technologien zunimmt. Dies ist ein positiver Schritt, da die Verstöße immer „raffiniert“ und somit schwieriger aufgedeckt werden, beispielsweise im Bereich der AdBlue- und Tachomanipulationen. Doch die massive Übererfüllung der Kontrollpflichten – mehr als das Zwöfffache der EU-Mindestanforderung bei den anfänglichen TUKs – muss kritisch hinterfragt werden. Wenn die Zahl der anfänglichen Kontrollen sinkt, weil die Kontrollorgane mehr Zeit für die vertiefte Prüfung (Qualität) benötigen, dann beweist das, dass eine reine Fokussierung auf die Quantität (105.128) keinen Mehrwert liefert, sondern primär Verwaltungsaufwand generiert. Die Branche benötigt einen stabilen, planbaren Rahmen. Der Fokus sollte darauf liegen, mithilfe des Risikoeinstufungssys-

tems (welches in der EU etabliert ist) Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung strenger und häufiger zu prüfen. Wenn Österreich so effizient in der Vorauswahl ist (66% Trefferquote bei gründlichen Kontrollen), dann sollten die anfänglichen Kontrollen in Zukunft noch zielgerichteter eingesetzt werden und die ordentlich arbeitenden Unternehmer bitte in Ruhe gelassen werden. Sicherheit ist unbestreitbar wichtig, aber der immense administrative und zeitliche Druck auf ordentliche Transportunternehmen durch einen „Kontrollwahn“ muss zugunsten einer noch qualitativeren und risikobasierten Kontrollstrategie reduziert werden! Die hervorragende Effizienz der Kontrollen in Österreich sollte nicht durch eine unnötig hohe Quantität verwässert werden. Das Ziel muss sein: Höchste Sicherheit mit minimaler Belastung für die Wirtschaft.



zogen wurden, wiesen erhebliche (SM) oder gefährliche Mängel (GV) auf. Über 16.300 Fahrzeuge konnten dadurch aus dem Verkehr gezogen werden. Dieser Wert ist im europäischen Vergleich extrem hoch (der EU-Durchschnitt lag in der Vergangenheit bei 7,6 Prozent). Bei über 6.400 Fahrzeugen mit Mängeln mit Gefahr im Verzug (GV) mussten Kennzeichentafeln und Zulassungsscheine unverzüglich abgenommen werden. Diese Daten bestätigen die Effektivität des österreichischen Vorauswahlsystems.

Gleichzeitig suggeriert die Tatsache, dass Österreich die Kontrollquote derart stark übererfüllt, dass Transportunternehmen, die ohnehin ordnungsgemäß arbeiten, unverhältnismäßig oft angehalten werden, obwohl die Kontrollen schnellstmöglich durchgeführt werden sollen. Die Konzentration auf die gründlichere Kontrolle bei einem tatsächlichen Verdacht ist zwar zielgerichteter, doch die 105.128 anfänglichen Kontrollen stellen bereits einen massiven Eingriff in die Betriebsabläufe dar.

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



Nur ein Fuhrpark der rollt verdient gutes Geld

Flottenversicherung
Eine Versicherung, die sich individuell danach richtet, was Sie selbst für die Verkehrssicherheit und zur Schadenminderung beitragen. Das drückt die Prämien spürbar nach unten, und lässt Ihre Erträge gleichermaßen nach oben klettern.

Spezialstrafrechtsschutz Güterbeförderung
Seit 2015 bieten wir in Zusammenarbeit mit der WKÖ den optimalen Schutz gegen jegliches Strafverfahren an – unterstützt von der Kanzlei Dr. Schärmer + Partner

Telematik & Disposition
Unsere neue Kooperation mit TachoEASY – wir erhalten mit Ihrem Einverständnis sämtliche Telematriedaten welche in die Preisgestaltung für die KFZ Haftpflichtversicherung einfließen – das senkt die Prämien im Durchschnitt um 15%!

www.irm-broker.com • meinkfz@irm-broker.com • +43 1 505 55 56

irmbroker
risk management

Unsere Erfahrung ist Ihre Sicherheit