

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



FACHVERBAND SETZT AUF PHYSIKER WERNER GRUBER

Neue Image-Kampagne

Seite 9



AKTUELLES INTERVIEW

Appetit auf mehr

Wann und wie startet der Marktführer in die Elektromobilität? MAN-Chef Rudi Kuchta hat die Antwort.

Seite 38

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



Massive Mängel

Über 110 Beamte auf der Suche nach Verstößen: „Der Österreichische Transporteur“ war bei der größten internationalen Schwerverkehrskontrollaktion dabei.

Am 25. und 26. September wurde im Bereich des Verkehrskontrollplatzes Arnoldstein in enger Abstimmung zwischen dem Land und der LPD Kärnten, dem BMI, BMK, BMF, BMAW und unter Einbindung der Europäischen Arbeitsbehörde (ELA) die bis dato größte internationale Schwerverkehrskontrolle durchgeführt: 110 Beamte aus Österreich, Deutschland, Italien, Slowenien, Kroatien und Polen widmeten sich zwei Tage lang der intensiven Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, Ladungssicherung, AdBlue-Manipulationen, Kabotage und Entsenderecht. Wir waren einen Tag lang selbst vor Ort und konnten uns nicht nur ein persönliches Bild von der Aktion machen, sondern auch Chefinspektor Gerhard Fassolder (Hauptsachbearbeiter Schwerverkehr im BMI) und seinem Team direkt über die Schulter schauen. Fassolder war maßgeblich an der Planung und Durchführung der internationalen Kontrollaktion beteiligt und konnte daher sehr aufschlussreiche Erläuterungen zu den aktuellen Kontrollmöglichkeiten der einzelnen Beamten geben. In Summe wurden an den beiden Kontrolltagen 1.251 Schwerfahrzeuge über den Kontrollplatz geroutet und stichprobenweise nach folgenden Schwerpunkten kontrolliert:

- Fahrtüchtigkeit (Alkohol, Suchtgift)
- Lenk- und Ruhezeiten
- Fahrgeschwindigkeiten
- Gewichte und Abmessungen
- Ladungssicherung



BEISPIEL 1
Bei dieser Ladung waren alle Zurrgurte wegen Beschädigungen zu beanstanden. Es fehlen Antirutschmatten und auch der Formschluss.



BEISPIEL 2
Diese 23-Tonnen-Ladung hätte ohne Formschluss 104 (!) Spanngurte erfordert. In der Praxis für den Fahrer nicht umsetzbar.

- technischer Zustand der Fahrzeuge
- Manipulation SCR oder AdBlue
- Messung der Schadstoffemissionen (OBD)
- Kabotage

Vollautomatisierte Fernauslese

Bereits unmittelbar nach Ableitung von der A2 über den ehemaligen Zollplatz Arnoldstein wurden die Lkw über die Waage geleitet, wo neben der Gewichts-

kontrolle auch gleich eine vollautomatisierte Fernauslese der digitalen Kontrollgeräte über eine DSRC-Antenne durchgeführt wurde. Sobald dem dort stationierten Beamte wesentliche Fehler am Kontrollbildschirm angezeigt werden, wird der Lkw zur näheren Kontrolle ausgeleitet. Eine sehr effektive Vorselektion zur Feststellung von groben Fehlern bzw. aktiven Manipulationen, die Tachografen ab Bau-

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



ARNOLDSTEIN An zwei Kontrolltagen wurden 1.251 Schwerfahrzeuge über den Kontrollplatz geroutet und stichprobenweise kontrolliert.

jahr 2019 (Smart Tacho 1) erfassen können. Sollte ein Fahrer versuchen, der Ausleitung zu entkommen wird er von sogenannten Fängerfahrzeugen angehalten und freundlich zum Kontrollplatz zurückgeleitet. Ergänzend dazu wurde das Geschehen auf dem gesamten Gelände permanent von einer überdimensionalen Drohne überwacht bzw. dokumentiert. Technisch auffällige Fahrzeuge wurden vom technischen Prüfzug des Landes

Die technischen Möglichkeiten der Polizei zur Überwachung und Kontrolle des Schwerverkehrs sind mittlerweile sehr ausgereift.

Kärnten in Augenschein genommen und eingehend überprüft. Ein besonderes Augenmerk wurde diesmal auch auf das Thema Ladungssicherung genommen. Erstaunliche Erkenntnisse traten da-

zutage – siehe Bilder sowie Kommentar „So sehe ich das!“. Mehrere Lkw mussten jedenfalls zurecht wegen massiver Ladungssicherungsmängel bestraft bzw. sogar abgestellt werden. Nachfolgend >



Der intelligenten Fahrtenschreiber - Version 2
DTCO 4.1
Fit für das EU-MOBILITÄTSPAKET!

www.fleet.vdo.at

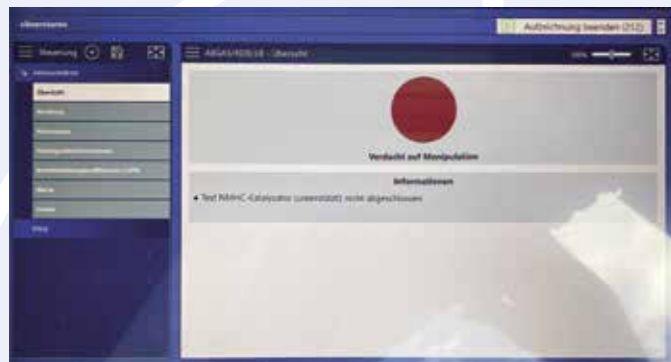
DTCO 4.1® - Der Smart DTCO® der 2. Generation

- **August 2023** - Alle neu zugelassenen Fahrzeuge (national und international).
- **Bis Ende 2024** - Nachrüstung aller Tachographen (analogen und Tachographen - 1B) im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis August 2025** - Vorgeschriebene Nachrüstung aller intelligenten Tachographen der 1. Generation im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis Juli 2026** (grenzüberschreitender Verkehr) - Alle Fahrzeuge über 2,5 Tonnen.

VDO – alles aus einer Hand



Mehr unter www.fleet.vdo.at oder Tel. +43 98127-0



FÜR DEN ZOLL Die mobile Röntgenanlage scannt einen Lkw und macht so Hohlräume sichtbar.

DIGITALE HILFE Die Beamten wissen mittlerweile bei fast jedem Fahrzeugtyp genau, wo sich der OBD-Stecker (On Board Diagnose) befindet und können so in wenigen Sekunden einen möglichen Manipulationsverdacht feststellen.

eine Zusammenfassung der „Negativ-Highlights“:

Die Negativ-Highlights

Wie bei Beispiel-Bild 1 zu sehen ist, waren bei dieser Ladung alle Zurrgurte wegen Beschädigungen zu beanstanden. Es wurden keine Antirutschmatten ver-

Sicht muss jedoch festgestellt werden, dass diese Ladung dem Lkw-Fahrer so (vermutlich mit einem Kranhub) übergeben wurde, ohne dass dieser überhaupt die Möglichkeit hatte, eine transport-sichere Ladungssicherung vorzunehmen. Es ist leider sehr häufig zu beobachten, dass die Fahrer in Sachen Ladungssicherung von den Verladern ihrem Schicksal überlassen werden – ganz nach dem Motto: Plane zu und ab!

Verlader Beitragstätter?

Auch bei Beispiel-Bild 2 dürfte der Lkw-Fahrer bei der Beladung dieser Ladeeinheit im Stahlwerk des Verladers nur

„Passagier“ gewesen sein. Auch das Unterlegen von Antirutschmatten zwischen die Kanthölzer der untersten Lage hätte nichts zu einer ausreichenden Ladungssicherung beigetragen. Diese Aluminiumstangen mit einem Gesamtgewicht von 23 Tonnen hätten ohne Formschluss bei einer Vorspannkraft (STF) von 500 daN insgesamt 104 (!) Spanngurte erfordert. In der Praxis völlig unsinnig und damit für den Fahrer nicht umsetzbar. Bei der Polizeikontrolle wird aber leider nur der Lenker und vielleicht der Frachtführer in die Verantwortung genommen. Da gäbe es noch Aufholbedarf in Richtung „Anstiftungs- oder

„Beim Thema Manipulation und Betrug im internationalen Güterfernverkehr hört nicht nur bei den Beamten, sondern auch bei mir der Spaß auf.“

Christian Spendel

wendet und durch den fehlenden Formschluss nach vorne wurde ein Verrutschen bei starker dynamischer Belastung (Vollbremsung, Auffahrunfall) geradezu herausgefordert. Aus gutachterlicher

DIE ERGEBNISSE

- 476 kontrollierte Schwerfahrzeuge und Busse
- 1.451 Anzeigen (Verwaltungs- und Gerichtsdelikte)
- 130 vorläufige Sicherheitsleistungen (Gesamtbetrag 81.177 Euro)
- 136 Organmandate an Ort und Stelle (Gesamtbetrag 7.039 Euro)
- 21 Kennzeichenabnahmen wegen technischer Mängel
- 24 Untersagungen der Weiterfahrt wegen technischer Mängel
- 9 Führerscheineabnahmen (Alkohol/Drogen/Medikamente/Übermüdung)
- 1 Festnahme nach dem Fremdenrecht (Aufenthaltsverbot)

Beitragstätter“, wenn ein Ausflug ins Strafrecht erlaubt ist.

Mega-Röntgengerät

Viele Blicke haben übrigens die anwesenden Zollbeamten mit ihrem riesigen Röntgengerät auf sich gezogen: Die mobile Röntgenanlage kann einen Lkw zur Gänze von außen abscannen und somit Hohlräume sichtbar machen, wo Schmuggelware wie Drogen oder Zigaretten versteckt sein könnten – siehe Bild.

Fazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Polizei nicht nur bei der Auswertung der Daten aus dem digitalen Kontrollgerät und dem Erkennen von technischen Mängeln und Ladungssicherungslücken sehr gut aufgestellt ist, sondern nun auch in der Lage ist, auf Knopfdruck in die Untiefen der Fahrzeugelektronik einzudringen, um die dort verborgenen Informationen über das aktuelle Abgasverhalten auszulesen.

Die Beamten wissen mittlerweile bei fast jedem Fahrzeugtyp genau, wo sich der OBD-Stecker (On Board Diagnose) befindet und können so in wenigen Sekunden einen möglichen Manipulationsverdacht feststellen. Der Fahrer hat dann die Möglichkeit, sich zu äußern. Gibt er die Manipulation zu, wirkt sich dies strafmildernd aus. Da die Auslesegeräte der Polizei aber mittlerweile sehr genau arbeiten, empfiehlt sich eher ein kooperatives Verhalten. Und bei der Manipulation von Kontrollgeräten oder AdBlue-Systemen wird – zu Recht – gnadenlos durchgegriffen! ◀



KOMMENTAR Das Großaufgebot von über 100 Kontrollbeamten war schon sehr beeindruckend. Noch beeindruckender – im negativen Sinne – war die Tatsache, welche Missstände ich dort mit eigenen Augen gesehen habe. Ich muss sogleich vorausschicken, dass diese Missstände nur ausländische Fahrzeuge betroffen haben. Ich habe auch einige heimische Fahrzeuge gesehen, die über den Kontrollplatz gefahren sind und auch überprüft wurden, aber alle ohne Beanstandungen. Heimische Unternehmer und Fahrer – sofern sie alle 7 Zwetschkn´ beisammen haben – brauchen sich vor derartigen Kontrollen nicht zu fürchten. Die technischen Möglichkeiten der Polizei zur Überwachung und Kontrolle des Schwerverkehrs sind mittlerweile sehr ausgereift und natürlich auch für die Beamten sehr praktikabel in der Handhabung. Wurde früher einfach nach Bauchgefühl bzw. ersten Sichtkontakten vorselektiert, so bieten die heutigen technischen Möglichkeiten eine wesentlich höhere Trefferquote. Besonders wichtig ist, dass es sich in Europa herumspricht, dass in Österreich mittlerweile sehr engmaschig und treffsicher kontrolliert wird.

Massive Mängel

Was mich persönlich sehr negativ bewegt hat, war die Erkenntnis, dass bei der Mehrzahl der kontrollierten Lkw massive Mängel im Bereich der Ladungssicherung festgestellt wurden. In den meisten Fällen – so meine Einschätzung – hätte der Fahrer aber

gar keine Einflussmöglichkeit, die Ladungssicherung zu verbessern, da die Mängel bereits in der nicht beanspruchungsgerechten Verpackung bzw. in der nicht ordnungsgemäßen Bereitstellung einer stabilen Ladeeinheit zu suchen sind. Damit sind wir wieder – wie so oft – beim Verlader, der nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Praxis in die Verantwortung genommen und auch sanktioniert werden muss. Sonst werden wir das Problem nicht in den Griff bekommen.

Fairer Wettbewerb!

Beim Thema Manipulation und Betrug im internationalen Güterfernverkehr hört nicht nur bei den Beamten, sondern auch bei mir der Spaß auf. Der Eingriff in die Software bei digitalen Kontrollgeräten und On Board Units (AdBlue) muss rigoros verfolgt und bestraft werden. Am liebsten wäre mir, wenn an allen Grenzübergängen zu Österreich DSRC-Antennen installiert würden, die jeden einfahrenden Lkw in Millisekunden auslesen und bei Verdacht auf Übertretung sofort zur nächsten Kontrollstelle ausleiten. Das wäre doch was, nach dem Motto: Willkommen in Österreich, wenn du betrügst, bleibst du und dein Lkw hier! Eine Maßnahme jedenfalls zur längst überfälligen Herstellung eines fairen Wettbewerbs. ◀

AKTION - WINTERSERVICE

Bringen Sie Ihren Ladekran, Abrollkipper oder Absetzer bis zum 30. 4. 2025 zu uns zum Service und profitieren Sie von folgenden Sonderpreisen und Rabatten:

- Hydrauliköl HVLP46 € 3,50/L
- Alle Filter -20 %
- Alle Hydraulikschläuche -30 %

B&T Hydraulik GmbH

Leobersdorferstr. 26-28 Halle 1, 2525 Günselsdorf, Tel: +43 2256 22288, Mail: office@hydraulik.wien

www.hydraulik.wien