

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

Frohe Weihnachten



SO WOLLEN WIR POLITIKER!

Blutgruppe Diesel

Transportunternehmer Christof Bitschi ist neuer Verkehrslandesrat in Vorarlberg.

Welche Ziele hat er?

Seite 9

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN

Die neuen Spezialisten

„Der Österreichische Transporteur“ war bei einer SVKO-Grundausbildung und Qualifizierung zum §-58a-KFG-Prüfer vor Ort.



Zwischen Juni 2024 und Februar 2025 werden monatlich in acht Kursen interessierte Polizistinnen und Polizisten zu Schwerverkehrskontrollorganen (SVKO) ausgebildet, die nach bestandener Prüfung Lkw-Kontrollen durchführen dürfen. Insgesamt haben sich 108 Teilnehmer aus sechs Bundesländern für die jeweils zwei Wochen dauernden Kurse angemeldet. „Der Österreichische Transporteur“ war bei einem der Praxis-kurse auf dem Verkehrskontrollplatz Ilztal in der Steiermark dabei und hat

sich die Ausbildungsinhalte und das angewendete Wissen der neuen SVKO genauer angesehen.

Nicht völlig freiwillig

Die Durchführung einer umfassenden Lkw-Kontrolle dauert etwa eine Stunde. Vom ersten optischen Eindruck des technischen Zustands des Fahrzeugs über die Einsichtnahme in die mitgeführten Beförderungspapiere bis hin zur Auswertung der digitalen Fahrtenschreiberdaten werden alle Vorschriften zur Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Lkw überprüft. Ein Thema also, das eine besondere Spezialisierung in der Ausbildung der Kontrollorgane zwingend erfordert. Die Gültigkeit einer Lenkberechtigung und die Funktion einer Begrenzungsleuchte sind schnell überprüft, der

NACHWUCHS Das BMI bildet Polizeibeamte zu Lkw-Kontrollspezialisten aus – wir waren am Verkehrskontrollplatz Ilztal live dabei.

Verdacht einer Tachomanipulation oder gar das Thema Ladungssicherung erfordern wesentlich mehr Know-how. Die Ausbildung und deren Inhalte zum SVKO in Österreich sind grundsätzlich nicht völlig freiwillig, sondern basieren bereits auf einer EU-Durchführungsverordnung zur harmonisierten Ausbildung der Kontrollorgane. Die insgesamt 64 Unterrichtseinheiten umfassende Ausbildung besteht aus theoretischem Unterricht und praktischer Anwendung bei realen Lkw-Kontrollen am VKP Ilztal (Details siehe Darstellung „Ausbildungsplan“).

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



UNVERANTWORTLICH Ein Paradebeispiel dafür, was man alles falsch machen kann: Der Fahrer musste den Anhänger so am VKP stehen lassen, den Motorwagen entladen und dann zurückkehren, um die Ware mit dem eigenen Kran wieder aufzurichten und zu sichern. Eine Weiterfahrt in diesem Zustand wäre auch für einen Laien als unverantwortlich erkennbar gewesen.



KATASTROPHAL Als lose Schüttung von Textilrollen mit einem Gesamtgewicht von immerhin 23 Tonnen könnte man diese Art der Verladung und Ladungssicherung bezeichnen. Auch wenn diese Methode (leider) als unglaublich katastrophal bezeichnet werden muss, so war es doch ein optimales Lehrbeispiel für die angehenden SVKO.

- Ziele einer optimalen SVKO-Ladungssicherungs-Ausbildung**
- ✓ wo beginnt das Thema Ladungssicherung (Produzent, Verpacker, Verloader)?
 - ✓ welche Auswirkungen kann eine mangelhafte Verpackung haben?
 - ✓ wer kann und muss maßgeblichen Einfluss auf die Prozesse nehmen?
 - ✓ wer ist für welche Schnittstelle verantwortlich und haftbar?
 - ✓ welche einfachen Methoden der Ladungssicherung sind in den meisten Fällen zielführend?
 - ✓ wie können Mängel in der Ladungssicherung einfach erkannt werden?



LEICHTIGKEIT TRIFFT EFFIZIENZ



KÖGEL
BECAUSE WE CARE

Jetzt LIGHT PLUS entdecken.
www.koegel.com

Ihr Kögel Ansprechpartner
 in Österreich und der Schweiz
 Roland Mayer
 Mobil: +43 664 1934059
 E-Mail: roland.mayer@koegel.com





SO SEHE ICH DAS!



PASSENDE SICHERUNG

Das Vorspannmessgerät von SV Dr. Spindel zeigt eine sehr hohe Vorspannkraft an: Dieser Spanngurt für Betonringe wurde also optimal eingesetzt.

Ladungssicherung die Betriebssicherheit des Lkw gefährdet. Diese Beurteilung ist oft nicht einfach, da mangelhafte Ladungssicherung in den meisten Fällen auf fehlerhafte Beladung, Verpackung und Ladungssicherung zurückzuführen ist. Diese Mängelursachen sind bei einer reinen Sichtkontrolle oft nur schwer zu erkennen. Die Beurteilung der Menge und Art der Anbringung der herkömmlichen Ladungssicherungsmittel (Spanngurte, Antirutschmatten, Klemmbalken etc.) allein reicht hier oft nicht aus. <

KOMMENTAR Jahrelang haben wir die Kritik gehört, dass die Polizei nur einheimische Lkw kontrolliere, weil sie sich mit den ausländischen Fahrern nicht verständigen könne und die Strafen nicht vollstreckbar seien. Vor allem bei der Ladungssicherung hätten die Beamten keine Ahnung und würden einfach willkürlich Strafzettel ausstellen. Das war einer der Hauptgründe, warum im Juli 2021 der Blaulichtreport in „Der Österreichische Transporteur“ ins Leben gerufen wurde. Seither war ich bei zahlreichen Kontrollen dabei und kann nach mehr als drei Jahren sagen, dass die Kontrollmethoden der österreichischen Polizei mittlerweile so ausgereift sind, dass die alten Stammtischparolen nicht den Hauch einer Berechtigung haben. Ich war und bin ein glühender Verfechter des Lkw und seiner Bedeutung für die moderne Gesellschaft und habe – bevor ich diesen direkten Einblick in die polizeiliche Kontrollarbeit bekommen habe – auch geglaubt, dass die Zustände auf den europäischen Straßen viel schlechter dargestellt werden, als sie

tatsächlich sind. Ich dachte immer, dass bei den meisten „Friends on the Road“ alles in Ordnung sei. Ja, das ist es auch, aber das gilt nur für den Großteil der heimischen Lkw. Schwarze Schafe gibt es überall. Aber was ich bei den überwiegend ausländischen Lkw immer wieder sehe, übersteigt selbst meine Vorstellungskraft. Ich versuche immer, hinter die Kulissen zu blicken. Beim Thema Ladungssicherung muss ich immer wieder feststellen, dass die Missstände nicht nur auf Fehler der Fahrer zurückzuführen sind, sondern – auch wenn ich mich wiederhole – auf die Verlader. Bei meinen Begleitungen der SVKO merke ich schon, dass diese Erkenntnis auch dort angekommen ist. Ob in Zukunft bald auch die Verlader wegen mangelhafter Ladungssicherung zur Verantwortung gezogen werden? Wir werden auf jeden Fall darüber berichten. <

Ausbildungsplan Woche 1

Allgemeines, Organisatorisches, BMI-Internes, Vorstellung Vortragende und Teilnehmende

Verkehrsrecht, SVKO-Basiswissen: KFG (inkl. SCR-/AdBlue Manipulation, KDV, FSG, StVO, usw.)

CSG und CSC

GütBefG (inkl. Kabotage), GelVerkG, KfIG, inkl. VO (EU), Interbus-Abkommen, usw.

Webanwendungen für SVKO: WFV, SOTRA, GISA, Zentrale Begutachtungsdatenbank

§ 58a KFG i.V.m. RL 2014/47/EU: anfängliche technische Unterwegskontrolle: Sichtprüfung der Sicherung der Ladung

§ 58a KFG i.V.m. RL 2014/47/EU: anfängliche technische Unterwegskontrolle: Sichtprüfung des technischen Zustands

Sozialvorschriften: VO (EG) Nr. 561/2006, VO (EU) Nr. 165/2014, RL 2006/22/EG, AETR, BREXIT-Abkommen BMI Webanwendung Zentrales Kontrollregister

Ausbildungsplan Woche 2

Sozialvorschriften: VO (EG) Nr. 561/2006, VO (EU) Nr. 165/2014, RL 2006/22/EG, AETR, BREXIT-Abkommen BMI Webanwendung VUR/KDB für die Eintragung von Positivkontrollen

Auswertesoftware PSK II AT, inkl. Früherkennung von möglicher Manipulation oder möglichem Missbrauch durch Fernkommunikation (DSRC)

PRAKTISCHE KONTROLLEN – Verkehrskontrollplatz (VKP)

Aufarbeitung der Praxiskontrollen, PAD VStV und/oder KRIM-Anzeigenerstattung, besondere Beilagen, udgl.

Tachomanipulation: Basiswissen über Manipulationsarten und Gefahren für die Verkehrssicherheit.

Webanwendungen für SVKO: BMI.BPBP-Vecos

Tiertransport: Basiswissen aus TTG, VO (EG) Nr. 1/2005, Langstrecke, Kurzstrecke, Nutzen des Wegstrecken-Vergleichs von PSK II AT

VERLADER-SCHULD? Auch hier ein Negativbeispiel für eine Verladung, auf die der Fahrer – so vermuten wir – keinen Einfluss hatte. Diese Rollen hätten besser in Längsrichtung geladen und gesichert werden müssen. Dies ist eindeutig Sache des Verladers.

Herausforderungen

Am VKP Iztal wurden alle geschulten Themen in die Praxis umgesetzt. Bei unserem Lokalaugenschein am 10. Oktober haben wir vor allem das Thema Ladungssicherung genauer unter die Lupe genommen. Was bei der SVKO-Ausbildung in der Theorie als eines der gravierenden Sicherheitsthemen geschult wurde, hat sich bei der praktischen Anwendung auf dem VKP leider wieder einmal bestätigt: Die Beamten der Verkehrspolizei – insbesondere die Schwerverkehrskontrollorgane – werden bei ihrer Arbeit in der Regel erst am Ende der Verantwortungskette, also wenn der Lkw bereits auf der Straße ist, mit dem Thema Ladungssicherung konfrontiert. Sie müssen im Rahmen einer Verkehrskontrolle in der Lage sein, zu erkennen, ob möglicherweise eine mangelhafte

Veritas VERSICHERUNGSMAKLER EIN UNTERNEHMEN DER Aktuellex

So viel ist sicher:

Mit dem Veritas Mobilitätspaket bin ich rundum abgesichert.

- Mobilität für alle - das ist unser Beitrag!
- Veritas - KFZ Haftpflicht & Kasko
- Veritas - Maschinenkasko und Maschinenbruch
- Veritas - CMR- und Transportversicherung
- Veritas - Rechtsschutz - Frächterkonzept

Wir beraten Sie gerne!

Veritas
+43 (0) 50 103 510, office@veritas-versicherungsmakler.at
www.veritas-versicherungsmakler.at