



Steirische

Frächter-Zeitung

P.b.b. Verlagspostamt
8010 Graz 072037323M

Ausgabe 22 • 2/2012

www.wko.at/stmk/transporteure



LKW

**Roadshow
Fachgruppentagung**

**FRIENDS
on the road**

boxenstopp für Ihre sicherheit

Sicher „On Tour“ mit einem starken Versicherungspartner an Ihrer Seite

Unternehmensphilosophie

Kooperation ist unsere Leidenschaft und Feingefühl, Know-How sowie Kundennähe zeichnen die Mitarbeiter unseres Unternehmens aus.

Transportspezialisten

Durch langjährige Erfahrung im Transportwesen verschaffen wir Ihnen einen klaren Vorsprung durch individuelle Versicherungslösungen:

- KFZ Haftpflicht
- Kasko
- CMR
- Rechtsschutz
- Transportversicherung
- Maschinenbruch für fahrbare Risiken
- Versicherungsschutz im In- und Ausland
- Speziallösungen für Nebengewerbe
z.B. Erdbau, Deichgräberei, Baugewerbe etc.

Wir garantieren einzigartige Vertragsbedingungen, maßgeschneiderte Prämien und einen passenden Deckungsumfang.

Versicherungsmanager

Mit dem Winter „Vollkundenprinzip“ machen wir Vorsorge und Sicherheit für Sie einfach.

Ihre Zeit ist kostbar, daher handeln wir in Ihren Anliegen und managen:

- Ihr Kundenkonto
- die Polizzenkontrolle
- den Versicherungswechsel
- die Schadenabwicklung
- Kulanzlösungen
- die Verwaltung Ihrer Verträge

Erfolgsgarantie

Die erfolgreiche Betreuung von Transportunternehmen hat in unserem Unternehmen eine lange Tradition – seit 26 Jahren. Wir zeichnen uns aus durch:

- 60 Mitarbeiter
- 1.800 versicherte Unternehmen österreichweit
- Bearbeitung von 7.000 Schäden jährlich
- wir sind einer der größten, unabhängigen Versicherungsmaklerbetriebe in Österreich

Ihr Vertrauen
ist unser
Privileg.

8970 Schladming
Obere Klaus 244
T +43 3687 23753

5541 Altenmarkt
Hauptstraße 65
T +43 3687 23753 600

8605 Kapfenberg
Wiener Straße 45
T +43 3687 23753 500

winter
VERSICHERUNGSMAKLER



FW:01
TW:01



Winter-Grip



Hohe Rundemeuerungsfähigkeit



Energy™ Efficient



Geräuscharm



pirelli.at



JETZT IST DER WINTER SICHERER.

PIRELLI SERIE:01 WINTER-REIFEN. DIE NEUE LKW-REIFEN-GENERATION.

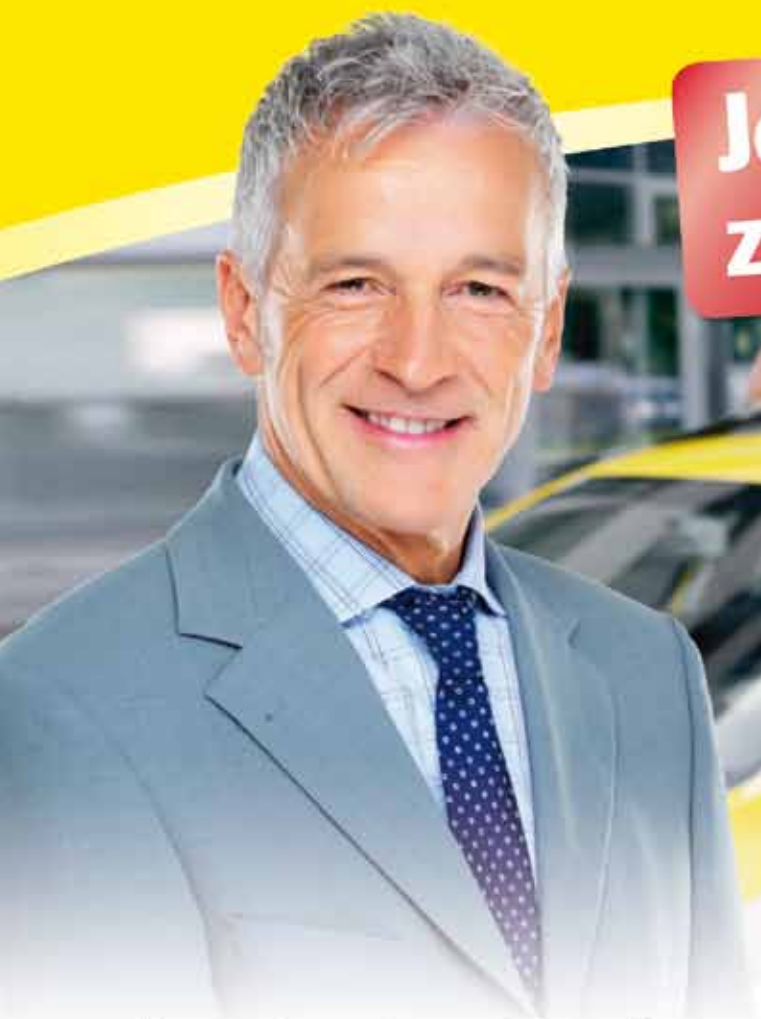
Sie sind nicht die Einzigen, die sich über Ihre Sicherheit Gedanken machen, PIRELLI tut dies auch. Deshalb haben wir für Sie die neuen FW:01 und TW:01 Reifen entwickelt. Neuste Technologien sorgen für extremen Grip, optimale Kontrolle und einen verkürzten Bremsweg bei hoher Laufleistung.



POWER IST NICHTS OHNE KONTROLLE

ÖAMTC | FIRMEN- MITGLIEDSCHAFT

**Jetzt volle Leistung
zum 1/2 Preis!**



ÖAMTC LEISTUNGEN FÜR FIRMEN, VEREINE & ORGANISATIONEN

- ▶ 100% Mobilität: Nothilfe-Service rund um die Uhr.
- ▶ Firmen-Schuttbrief für Fahrzeug, Lenker und Insassen in Österreich, ganz Europa und rund um das Mittelmeer.
- ▶ Prüfdienst-Leistungen und Beratung.
- ▶ Rechtshilfe – im Notfall auch rund um die Uhr.
- ▶ Versicherungsservice
- ▶ Über 200 weitere ÖAMTC Leistungen.



GLEICH BESTELLEN:

- ▶ ☎ (0316) 50 40
- ▶ firmitgliedschaft@oamtc.at
- ▶ www.oamtc.at/firmitgliedschaft



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.



Obmann Ing. Albert Moder

Sehr geehrte Damen und Herren,

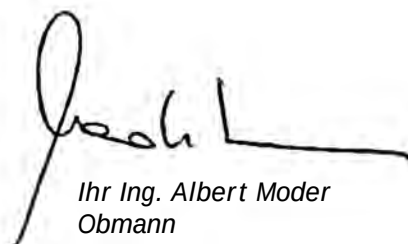
die Gewerkschaft vida und die Arbeiterkammer haben eine Studie veröffentlicht, in der sie den Frächtern vorsätzliche Unterbezahlung, vorsätzliche Lenkzeitüberschreitungen und Fahrzeiten vorwerfen und die Unternehmer für sämtliche Arbeitsbedingungen auf der Straße verantwortlich machen. Ärgerlich ist nicht nur, dass in der Studie mit nicht repräsentativen Beispielen wieder einmal Stimmung gegen die Branche gemacht werden soll. Einer Berufsgruppe, die wie keine andere derart streng kontrolliert wird (was natürlich in der vida-/Arbeiterkammer-Studie nicht zu lesen ist), ständig mit großteils unhaltbaren Vorwürfen zu kommen, belastet nicht nur die Branche, sondern schädigt unser Image weiter. In unserem Sinne ist jedoch, wenn gegen schwarze Schafe, die Lenk-, Ruhe- und Einsatzzeiten

rigoros überschreiten und damit ein Sicherheitsrisiko darstellen, streng vorgegangen wird. Dabei wurden im Vorfeld konstruktive Gespräche über die Lenk- und Fahrzeiten geführt. Im Nachhinein bekommen wir nun das Hackl ins Kreuz geworfen.

Statt einseitig auf die Frächter hinzuhalten, hätte es den Interessensvertretern der Arbeitnehmer nicht geschadet, sich die von der Fachgruppe Güterbeförderungsgewerbe, Kuratorium für Verkehrssicherheit und AUVA in Auftrag gegebene Untersuchung „Straßenkapitäne – Schwere Last sicher unterwegs“ vom Vorjahr genauer anzusehen. Demnach wird der Lkw-Verkehr von anderen Verkehrsteilnehmern keineswegs als störend empfunden, ärgerlich ist vielmehr die Arroganz mancher Pkw-

Lenker gegenüber Lkw-Fahrern und die Ungeduld von drängelnden und hektischen Pkw-Fahrern, die den Lkw-Lenkern das Leben schwer machen. Es ist statistisch bewiesen, dass pro, mit einem Lkw gefahrenem, Kilometer deutlich weniger Unfälle passieren als mit den mit dem Pkw zurückgelegten Kilometern. Auch das war in der vida-/Arbeiterkammer-Studie nicht zu lesen.

Dafür gibt es zu den vorher erwähnten Lenk- und Fahrzeiten Positives zu berichten: Aufgrund von Interventionen in Brüssel wird dort nun über eine Flexibilisierung der Lenk- und Pausenzeiten für den Baustellenverkehr verhandelt, wo man neue Pausenregelungen anstrebt, etwa drei mal 15 Minuten. Bis Dezember sollen in Brüssel Entscheidungen getroffen werden.



Ihr Ing. Albert Moder
Obmann

VERKEHRSINFO	National	Fachgruppentagung – Grazer Stadthalle	7
		Die Fachgruppe gratuliert herzlich zu den Jubiläen/Konzessionsprüfungen	12
		Kollektivvertrag 2012 – Arbeiter und Angestellte	27
		Kollektivvertrag 2012 – Arbeiter und Angestellte Kleintransport	27
		Fahrverbotskalender 2012	27
		Förderung Ankauf neuer Lkw – € 120.000 noch im Fördertopf	27
		Transportkostenindex	27
		Volkswirtschaftliche Kosten durch Fahrverbote bis zu 280 Mio. Euro	28
		Tirol – Ausnahmen EURO-V-Nachtfahrverbot auf der A12 bis 31.10.2012	30
		Feinstaub-Fahrverbote – Strafbestimmungen	30
VERKEHRSINFO	International	Fahrverbotskalender international	24
		Deutschland – Ausweichstreckenkarte in der AISÖ erhältlich	24
		Frankreich – Alkoholtester – Bestellung über AISÖ möglich	24
		Deutschland – Änderungen zum Abfallrecht seit 1. Juni	25
		Schweiz – Erhöhung der LSVA per 1. Juli 2012	25
		Spanien – wesentliche Erleichterungen bei Mineralölsteuerrückerstattung	25
		Italien – Mineralölsteuervergütung	26
		Kabotage und Marktstörungen – Brief der nordic Logistic Associations an EU-Kommissar Kallas	26
Im Sichtfeld	Im Sichtfeld	Das Treffen der Schwergewichte	16
		Roadshow: Statements	18
		Erstes steirisches Verkehrstrophy-Golfturnier am Kreischberg	22
		Medienspiegel	72
Service	Service	Interessante Daten des Transportgewerbes übersichtlich aufbereitet	29
		Arbeitsunfall – Haftung des Dienstgebers	31
		Geringfügig Beschäftigte – arbeitsrechtliche Ansprüche	32
		Auflösung bei Beendigung von Dienstverhältnissen	33
		Kfz-Anmeldung: Flucht ins Ausland kann teuer werden	46
		Broschüre Beruf Kraftfahrer	55
		Verlust der Fahrerkarte	55
		TRAN-Ausschuss beschließt Änderungen für den Baustellenverkehr bei den Lenk- u. Ruhezeiten	55
		Weiterhin mehrheitliche Ablehnung überlanger Lkw-Züge auf Österreichs Straßen	59
		Umsatzsteuer in der Transportbranche	60
		Die neueste Studie zum Thema Ausflaggen in der Transportwirtschaft	62
Boxenstopp	Boxenstopp	Bezirksveranstaltung in Mürzhofen	56
		Fachhochschulstudenten aus Kapfenberg bei der Firma Zottler	56
		Rundholzfrächtersitzung in Gratkorn	57
		Fachkurs f. d. Güterbeförderungsgewerbe – Konzessionsprüfungstermine	57
		LogCom – neue Mitglieder	58
		Neue Fahrzeugbeklebungen in der Steiermark	58
		Ehrung 20 Jahre unfallfreie Fahrt bei der Firma Spari	59
		Wordrap	82
Klein- transporteure	Klein- transporteure	Berechnung Kollektivverträge Tagesgelder im KT-Gewerbe	80
		Transportrait: Alois Dokter	81
TRANS PORTRAITS	TRANS PORTRAITS	Martoni Transport	
		„Mit gesundem Wachstum zum Erfolg“	76
TRANS PORTRAITS	TRANS PORTRAITS	Franco Maier KG	
		„Vorfahrt für die Franco Maier KG“	78

Impressum:
 Steirische Frächter-Zeitung – Ausgabe 22
 Herausgeber: Fachgruppe f. d. Güterbeförderungsgewerbe,
 Redaktion: FG f. d. Güterbeförderungsgewerbe Steiermark,
 8021 Graz, Körblergasse 111–113, Tel.: 0316/601-610,
 Fax: 0316/601-735, E-Mail: befoerderung.gueter@wksmk.at,
 Internet: <http://wko.at/stmk.transporteure>;
 Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047
 Graz, Tel.: 0316/304300, Fotos: WKO, Button Seiten 24-26:
 © Helmut Niklas/Fotolia.com; Druck: Universitätsdruckerei
 Klampfer, 8181 St. Ruprecht / Raab, © Druck- und Satzfehler
 vorbehalten



Fachgruppentagung - Grazer Stadthalle Branchentreffen zwischen heiter und wolkig

Wortwitzgewaltig („I moch an Witz und woat, bis ihn olle vastandn ham“) führte der Moderator Wolf Gruber am 7. Juli durch die Frächtertagung im Messecenter Graz. Eine gute Idee, schließlich sind die Themen, über die sich die Frächterbranche gemeinhin zu unterhalten hat, nicht sehr lustig.

„Das Rad dreht sich noch, aber stockend“, meinte Fachgruppenobmann Ing. Albert Moder zu Beginn der Veranstaltung. Blockiert werde es vielfach von Unternehmen, die ausgeflaggt hätten und die Preise der inländischen Kollegen kaputt machten. Moder forderte von den Branchenkollegen abermals Mut für kräftige Preiserhöhungen, kritisierte Unternehmen, die aus anderen Ländern günstigeren Treibstoff nach



Obmann Moder bei der Begrüßung

Österreich brächten und sprach über die großzügige Förderung des Landes Steiermark. Zur Umweltzone meinte Moder: „Den Nebel über Graz gibt es schon seit 20 Jahren“ – man hätte schon früher mit Großparkplätzen oder mit dem Ausbau der Schnellbahnen reagieren müssen. Als Frächtervertreter regt ihn das Thema Fahrverbote nicht sehr auf. „Wir sind mit dem Problem seit Jahrzehnten konfrontiert.“

„So wie die Umweltzone im Gespräch sei, handle es sich um ein untaugliches Instrument“, meint Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann. Mit Experten habe man ein Maßnahmenbündel erarbeitet, um die Feinstaubbelastung stärker zu reduzieren – statt sechs Tonnen CO₂ nach der geplanten Version auf bis zu 28 Tonnen. „Es wäre besser, in Graz den Verkehr zu verflüssigen“, meint Kurzmann. In Sachen Geldbereitstellung für Straßenerhaltung versprach er, sich dafür einzusetzen. „Ich mache mir aber keine Illusionen. Der Sparkurs wird fortgesetzt werden.“ An die Frächter gerichtet meinte der Landesrat: „Mir ist die Bedeutung des Lkw-Verkehrs voll bewusst. Wir brauchen Sie für das Funktionieren der Wirtschaft.“



Die Ausstellung

Salami-Taktik erschwert tägliche Arbeit

In der anschließenden Talkrunde mit Ing. Albert Moder, Fachverbandsobmann Wolfgang Herzer, Fachverbandsgeschäftsführer Mag.

Peter-Michael Tropper und dem Geschäftsführer der steirischen Frächter, Mag. Oliver Käfer, verglich Wolfgang Herzer die aktuelle Stimmung mit



Das Renault Trucks Team



Sponsor Plankenauer



KR Zottler fährt mit dem „Friends on the road“-Pkw vor.



Mag. Absenger bei den ASFINAG-Kontrolleuren



Moderator Wolf Gruber, Mag. Käfer, Fachverbandsgeschäftsführer Mag. Tropper, Fachverbandsobmann Herzer, Obmann Moder

der vor vier Jahren. „Es zeigt sich österreichweit ein starker Pessimismus. Die Investitionen sind massiv zurückgegangen.“ Eine entsprechende „Salami-Taktik“ – scheinbar neue Regelungen, Verordnungen, Belastungen – würde auch alleingelassenen Unternehmen in die Insolvenz treiben. Als „gut“ beschrieb er das Verhältnis mit den Sozialpartnern, als „vernünftig“ die letzten KV-Abschlüsse. Was Herzer sauer aufstößt, ist die von der Arbeiterkammer herausgegebene Umfrage darüber, wie es heimischen Lenkern geht. Das einfache Fazit der Arbeitnehmervertreter: Der Arbeitgeber ist schuld. „Wir suchen hier den Dialog mit den Sozialpartnern“, erklärte Herzer.



Die Kinder fühlten sich sehr wohl ...



Der „Friends on the road“-Truck für die Roadshow



Das Spartenteam Pamela Prinz, Anita Eberhardt, Jasmin Reitbauer

Beim Thema Maschinenring und den aus Sicht der Frächter kartellrechtlich unerlaubten Tarifempfehlungen habe man Feststellungsklage eingereicht. Die Verhandlungen mit der Landwirtschaftskammer hätten nichts gebracht. Bei den Lenk- und Ruhezeiten im Baustellenverkehr könnten flexiblere Einteilungen bevorstehen. Hier muss mit den Sozialpartnern ein Konsens gesucht werden. In der Frage um die Gigaliner werde sich aufgrund der „Neinsager“ – Kuratorium für Verkehrssicherheit, ASFINAG und Autofahrerklubs nicht viel tun, meint Herzer.

Sachlich fundierte Diskussionen in verkehrspolitischen Angelegenheiten forderte Fachverbandsgeschäftsführer



Moderator Wolf Gruber mit den Branchenberichten von Franz Leitner, Christoph Hötzl und Gottfried Golob

Tropper. „Wer von einer Verlagerung auf die Schiene spricht, muss genau wissen, wovon er spricht.“ Der steirische Geschäftsführer Käfer berichtete über den Verlust von 200 Transportunternehmen seit 2008 und dass die Anzahl der Arbeitsplätze gleich blieb. In der Wirtschaftskammer Steiermark werde man sich künftig unter anderem auf stärkere Kontrollen bei Kabotageverletzungen und den Kampf gegen Pfuscher einsetzen.

Lohn- und Sozialdumping wird teuer

Drastische Strafen kündigten Helmut Piribauer und Peter Ninaus von der GKK Steiermark bei Verstößen gegen das seit Mai 2011 geltende Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz an. Lohn- und Sozialdumping untergrabe einen fairen Wettbewerb, meinen die Experten, das Gesetz habe die Aufgabe, für gleiche Lohnverhältnisse zu sorgen. Bereits jetzt würden in den



Landesrat Dr. Gerhard Kurzmann, die steirische Verkehrspolitik und die grüne Welle

Betrieben Kontrollen durchgeführt, bei denen die Lohnunterlagen beizustellen seien. Die Vertreter der GKK fordern die Kontrollen ernst zu nehmen. Verstöße gegen das Gesetz kosten bis zu 20.000 Euro, im Wiederholungsfall bis 50.000 Euro. Die



Helmut Piribauer Abt. Meldung - Versicherung - Beitrag, GPLA Steiermärkische GKK

Verweigerung der Einsichtnahme bedeutet Strafen bis zu 5.000 Euro.

Eine kurze, prägnante Ausführung in Sachen Buchhaltung gab der betriebswirtschaftliche Berater in der WK-Stmk., Herbert Purkarthofer. Er rief die Frächter dazu auf, stets

alle Kosten weiterzuverrechnen. Die Nettoselbstkosten seien seit 1971 um 370 Prozent gestiegen, seit 2002 um 50 Prozent. Allein die Dieselpreise machten zwischen Februar 2010 und März 2012 bei einer Leistung von 100.000 Kilometern im Jahr 12.000 Euro aus. Purkarthofer empfahl zudem, die Personalkosten und die Stundensätze bis ins Detail zu berechnen. „Es ist absolut wichtig, seine Kosten zu kennen.“ Vorsichtig sollten die Unternehmer bei Preisnachlässen sein: Die würden immer zulasten der Gewinne gehen, bedeuten eine schlechtere Bonität und möglicherweise kein Geld von den Banken.

Frächterprüfung „light“ für Kleintransporteure

In der letzten Talkrunde bedauerte Gottfried Golob, Sprecher der Rundholzfrächter, dass die Forderung nach Erschwerniszulage für das Schneekettenauflagen kaum Rückmeldungen brachte. Positiv nannte er das Preisgebaren der Sägewerke („Wir bekommen, was wir brauchen“). Probleme machten zu scharfe Kontrollen, Schwarzarbeit oder illegal Beschäftigte. Weiterhin auf Zugangsbeschränkungen pochen die Kleintransporteure, vertreten durch Chris-



Herbert Purkarthofer betriebswirtschaftlicher Referent der WK: „Ohne Geld ka Musi“

toph Hötzl. Schlechte Buchhaltung führt zur Zahlungsunfähigkeit, zur Insolvenz und zu volkswirtschaftlichen Schäden. „Wir fordern mit der ‚Frächterprüfung light‘ einen qualifizierten Zugang.“ Der Antrag beim Fachverband in Wien ist bereits eingebracht und in Bearbeitung.

Um die Grundumlagerhöhung ging es im letzten Programmpunkt. Mit nur zwei Gegenstimmen wurde die Erhöhung der Grundumlagen beschlossen. Weil in der Branche aktuell nicht sehr oft die Sonne scheint, brachte Moderator Wolf Gruber die Branchenvertreter mit seinem Programm (nicht nur) für Männer am Schluss des offiziellen Teils wortwitzgewaltig zum Lachen.



„You’ve got a friend“ gesungen von MMag. Tina Reyer

Danke an unsere Sponsoren:



Frächtertagung: Statements

Josef Kölbl jun. und sen.

Wir fordern, dass das Feinstaubfahrverbot nicht eingeführt wird. Unser ganzes Geschäft findet in Graz statt. Wir haben vier Lkw-Konzessionen, die den neuen Anforderungen nicht entsprechen würden. Ein Austausch wäre der wirtschaftlichen Lage nicht entsprechend: Wir fahren mit Zwei-Achser mit Kran, ein Lkw kostet 160.000 Euro. Josef Kölbl sen.: Auch mit meinem sieben Jahre alten Privatfahrzeug mit geringer Kilometerleistung dürfte ich nicht mehr in die Stadt fahren. Probleme machen auch der Fahrermangel, der Kampf mit der Exekutive und die Lenk- und Ruhezeiten.



Christian Miglinci, Energie Direct

Was meinen Job betrifft, so merke ich, dass viele Unternehmer nicht verstehen, dass wir keinen Einfluss auf die Spritpreisgestaltung haben. Im Frächterberuf sehe ich das Kernproblem darin, dass Lkw-Fahrer ihren gesellschaftlichen Stand verloren haben. Früher war der Lkw-Lenker ein Sir, heute verunreinigt er nach Meinung der Bevölkerung Straßen und verursacht Staus. Das Problem ist, dass der Lkw-Fahrer einer der gläsernsten Berufsvertreter überhaupt ist, viele wollen den Beruf gar nicht ergreifen. Das zeigt sich auch darin, dass in den letzten zwei Jahren um 70 Prozent weniger Lkw-Führerscheine gemacht wurden. Für die Frächter sind die Rahmenbedingungen auch nicht glücklich, weil die Industrie die Preise drückt. Friends on the Road finde ich auf jeden Fall eine gute Sache. Damit Lkw-Fahrer beliebter werden, gehört aber noch viel gemacht.

Renate Wilfinger

Ich bin seit 1991 Geschäftsführerin, vorher hat mein Vater das Unternehmen geführt. Spaß macht mir der Job noch immer, ich bin es gewöhnt, kämpfen zu müssen. Es gibt halt jedes Jahr neue Probleme, mit denen man umgehen muss. Es heißt, flexibel zu sein. Den Betrieb fortzuführen, macht für mich Sinn, weil mein Sohn einmal den Betrieb übernehmen wird.



Franz Strohmeier mit Vater Josef

Sohn: Ich werde mir vorerst in einem anderen Unternehmen eine Arbeit suchen, dort möchte ich bleiben, so lange es passt. Mich interessiert alles, was mit dem Beruf zusammenhängt. Und mich wundert, dass es immer noch viele Leute gibt, die ihn sich antun (lacht). Wenn mein Vater in zehn bis 15 Jahren in Pension geht, übernehme ich. Unser Unternehmen gibt es schon mehr als 50 Jahre. Trotzdem ist es nicht selbstverständlich, die kommenden Jahre zu überstehen.



Franz und Roswitha Freidl

Für uns ist die Frächtertagung immer eine gute Gelegenheit zum Informationsaustausch und um Kollegen zu treffen. Heute sind wir gespannt auf den Vortrag der Gebietskrankenkasse. Ein Problem haben wir mit der Umweltzone, die bis Deutschlandsberg reichen soll. Wir müssten 50 Prozent des Fuhrparks austauschen.



Peter Franz Rieberer und Bernhard Komann

Obwohl wir Beiträge zahlen, fühlen wir uns nicht wirklich vertreten. Konkret würden wir uns wünschen, dass die Kammer mit den Straßenerhaltern Vereinbarungen trifft, dass Bergungen nach Unfällen nur von Fahrzeugen mit Konzessionen gemacht werden dürfen. Der Straßenerhalter hätte da meiner Meinung das Sagen, wie es in Italien geregelt ist.



Otto und Waltraud Wölfler

Dass beim Fahren keine Flexibilität möglich ist, ist für uns ein Riesenproblem. Man hat keine Möglichkeit, auszugleichen. Das gehörte flexibler gemacht.



Gabriela Münzker und Uwe Rogge

Ich habe die Konzessionsprüfung gemacht, obwohl wir noch kein Unternehmen haben. Wir wollen mit zwei Containerfahrzeugen starten und Hackschnitzel und Schrott transportieren. Uwe fährt seit 20 Jahren. Meinen Job als Berufsschullehrerin werde ich nicht aufgeben. Wir wissen, was auf uns zukommt, es ist eine wohlüberlegte Sache. Das Unternehmen sperren wir auf, wenn wir alles gründlich durchgerechnet haben, das kann in einem bis drei Monaten der Fall sein.



Mag. Michaela Absenger

Ich werde 2013 die Firma meines Vaters übernehmen, allerdings nicht hauptberuflich. Ich bin noch im Marketing tätig. Mein Bruder wird mir im Unternehmen bei der Einteilung helfen, er ist einer unserer Fahrer. Die Administration ist schon jetzt in meinen Händen. Wir sind im Nahverkehr tätig, wie's jetzt läuft, läuft's gut.



Erich Gradischnig

Die Kostensituation ist erdrückend, Diesel, Maut, Personalkosten. Obwohl wir von der Säge Preise bekommen, die passen, gibt es unter den Mitbewerbern keine Einigkeit, manche fahren billiger. Auch bei uns Rundholzfrächtern sind die Kontrollen zu rigoros.



Konzessionsprüfungsurkundenüberreichung an Julia Breitfuss



Die Fachgruppe gratuliert herzlich zu den Jubiläen:

85

**Frikus Friedrich Kraftwagentransport
und Speditions-Gesellschaft m.b.H**
Zettling

80

**Tatschl & Söhne Speditions- und
Transport Gesellschaft m.b.H**
Liezen

75

Liegl Transporte Gesellschaft m.b.H
Liezen

65

Oberer Transporte Gesellschaft m.b.H
Eggersdorf bei Graz

**Land Steiermark
Steiermärkische Landesbahnen**
Graz

Franz Haindl Gesellschaft m.b.H
Kalsdorf

Franz Rattinger KG
St. Oswald-Möderbrugg

Adolf Roth Transportgesellschaft m.b.H.
Kainbach bei Graz

Josef Kölbl
Werndorf

60

Erich FRIEDRICH
Unterpremstätten

Josef Schlemmer Gesellschaft m.b.H
Floing

50

Johann Zeiringer
Johnsbach

LUISSER Transport GmbH
Rudersdorf

Anton Mayer Ges.m.b.H
St. Michael

Josef Reisenhofer
Edelschrott

Renate Wilfinger
Pöllau bei Hartberg

**Schilling Transportunternehmen
Gesellschaft m.b.H**
Edelschrott

Erich Gradischnig GmbH
Scheiffling

**ECOBLOCK-STYRIA
Betriebsberatung GmbH**
St. Michael

Maderbacher GmbH
Wenigzell

40

Horst Franz Krenn
Anger

Rappold Transportgesellschaft m.b.H
St. Lorenzen

Franz Hörmann
Hitzendorf

„Landkauf“ Bund GmbH & Co. KG
Straden

Gottfried Reiterer
Leibnitz

Kleineberg GmbH
Spielfeld

Felber Transport GmbH
Möderbrugg

Karl Friesenbichler GmbH & Co KG
Ratten

**Jantschgi-Riegler
Transport GmbH & Co KG**
Amering

J. Wagner GmbH & Co KG
Hausmannstätten

Reichenvater GmbH
Gußwerk

30

Leitner Spedition GmbH
Unterpremstätten

**Reisinger & Sohn Autohandels- und
Industriegesellschaft mit beschr. Haftung**
Graz

Maria Zuber
Fohnsdorf

Walter Rudolf Haindl
Feldkirchen

Hußauf Holzhandel & Transport GmbH
Kalwang

**Abschleppzentrale Pirnath & Co
Gesellschaft m.b.H**
Graz

Harald Rennhofer
Wartberg im Mürztal

Konzessionsprüfung bestanden

Christian Trabaß
Wagna

Marjan Zavcer
Wagna

Ursula Haller
Stallhofen

Markus Raminger
St. Margarethen a. d. Raab

Mag. (FH) Michaela Absenger
Graz

Lukas Josef Strohmeier
Pistof

Mag.rer.soc.oec. Angelika Briffaut
Wien

Karl Heinz Kopp
Klagenfurt

Christof Johannes Rinnhofer
Hönigsberg

Herbert Johann Mandl
Bruck/Mur

Bernhard Alexander Koman
Kapfenberg

Manuel Harb
Gratkorn

Dipl. Wi-Ing, (FH) Gabriela Münzker
Gratwein

Alois Karl Wind
Sillweg

Julia Breitfuss
Graz

Gerald Frei
Eisenerz

Michaela Glaser
Pischelsdorf

Mag. (FH) Thomas Gogl
Leibnitz

Michael Kropiunig
Keutschach

Christine Erika Marak
Schöder

Claus Marschnig
Turnau

Michaela Mayer
Zeltweg

Franz Moser
St. Lambrecht

Ewald-Marco Münzer
Weiz

DI (FH) Wolfgang Pölzl
Frohnleiten

Evelyn Reiß
Großklein

Sarah Beatrice Schilcher
Graz

Thomas Schneidinger
Raaba

DI Klaus Schruf
Graz

Siegfried Steinbauer
Attendorf

DI Dr. Gernot Andreas Tilz
Graz

DI (FH) Armin Tüchler
Voitsberg

Manuel Zimmermann
Maierdorf

Sonja Elisabeth Köhrer
Allerheiligen bei Wildon

Das Treffen der Schwergewichte

Nein, es waren nicht so sehr die Hells Angels, die beim Grazer Stadtfest für Aufsehen sorgten. In der Schmiedgasse/Ecke Hauptplatz waren ganz andere Kaliber zu bestaunen: Anlässlich der Roadshow „Friends on the road“ lockte dort nicht nur eine motorische Leistungsschau der Firmen sondern auch ein spannendes Unterhaltungsprogramm, unter anderem mit der Sängerin Simone und dem Zauberer Magic Christian, Tausende Besucher an. Auch Rainhard Fendrich schaute auf einen Plausch mit dem Fachgruppenobmann, Ing. Albert Moder, vorbei. Interessiert an der Informationsveranstaltung zeigten sich letztlich auch Vertreter der Hells Angels, die an jenem Wochenende in Unterpremstätten ihr internationales Treffen veranstalteten, und die sich von Kurt Jöbstl bereitwillig auf ein Gratis eis einladen ließen.

Nach dem erfolgreichen Start der Roadshow in Klagenfurt und Wien stieß auch die Imagearbeit in Graz auf großes Interesse in der Bevölkerung. Entgegen der Wetterprognose zogen an beiden Veranstaltungstagen die angekündigten Regenwolken vorüber. Ing. Albert Moder war mit der Show mehr als zufrieden. „Es ist enorm wichtig den Lkw als eines



LR Buchmann und LH-Stv. Schützenhöfer mit den Transporteuren

der wichtigsten Versorgungsmittel zu positionieren und in Verbindung mit der modernen Technologie zu zeigen, dass Lkw alles andere als die Stinker auf der Straße sind.“ Wie sich im Gespräch mit Besuchern, Passanten, aber auch Fachvertretern zeigte, ist der zentrale Punkt bei der Imagearbeit, die Menschen immer wieder in persönlichen Gesprächen darauf hinzuweisen. „Ein großes Lob für die Durchführung der Roadshow gebührt der Koop Live-Marketing, super war auch die Kooperation mit News“, betont Ing. Moder. Die Moderatorin und Sängerin Lyn Vysher

führte souverän durch das Programm. Hervorhebenswert ist zudem der Besuch hochrangiger politischer Vertreter, darunter Hermann Schützenhöfer, Dr. Gerhard Kurzmann sowie Dr. Christian Buchmann, „der sich ausdrücklich für die Frächter positioniert hat“, meint Moder.

Auch bei den anwesenden Fachgruppenmitgliedern und den Gästen aus anderen Bundesländern war die Begeisterung für die Roadshow groß. Die Probleme innerhalb der Branche sind die gleichen, wie sich beim Plaudern mit Branchenvertretern immer wieder zeigte.

Interview Heinz Schierhuber, Patricia Luger, Karl Gruber

Wie gehts den Frächtern in Niederösterreich?

„Wir haben ähnliche Probleme wie die Frächter in der Steiermark. Was hier die Südgrenze ist, ist bei uns die Ostgrenze. Der internationale Wettbewerb ist auch bei uns ein großer Hemmschuh für eine positive Entwicklung – die in den letzten Jahren sogar rückläufig ist. Durch die niedrigeren Lohnkosten haben die Nach-



Delegation aus Niederösterreich - OB Heinz Schierhuber, GF Patricia Luger und OB-Stv. Karl Gruber (v. l. n. r.)

barländer einen so großen Vorteil, dass sie alle anderen Kosten damit ausgleichen können. In Österreich ist dafür alles genauer, angefangen von den Kontrollen durch das Arbeitsinspektorat bis hin zu Betriebsanlagengenehmigungen. Die Ostländer müssen erst einmal auf diesen Stand kommen, damit auch hier Gleichheit entsteht und ein fairer Wettbewerb möglich ist. Unser Vorteil ist die Sprache und dass es noch immer Kunden gibt, die aus diesem Grund österreichische Frächter beauftragen. 2004 hat es geheißsen, es werde noch fünf bis sieben Jahre dauern, bis die Märkte gleichauf sind. Das ist aber nicht eingetreten. Wir schätzen, dass es noch einmal so lange dauern wird.“

Heinz Schierhuber: „Mein Unternehmen ist in Zwettl, ich habe neun tschechische Fahrer, die alle Deutsch sprechen können müssen. Ich persönlich merke, dass beispielsweise in Tschechien die Lohnkosten schon gestiegen sind und der Wettbewerbsdruck ein wenig nachlässt.“

Wie steht die Fachgruppe Niederösterreich zum Thema Zugangsbeschränkungen für Kleintransporteure?

„Es wäre wünschenswert, wenn die Kleintransporteure eine abgespeckte Version der Konzessionsprüfung hätten, eine kleine Hürde zum Selbstschutz des Gewerbes. Viele haben kaufmännische Probleme, verwechseln Umsatz mit Gewinn oder halten die Mehrwertsteuer für einen persönlichen Mehrwert. Das kann nicht funktionieren. Den Rückzug der Wiener Fachgruppe verstehen wir nicht. Denn wer soll geschützt werden: Der, der nicht ordentlich macht? Das kann wohl nicht das Ziel sein.“

Und sonst?

„Auch für uns ist der Fahrermangel sowie die Grundqualifikation ein Problem. Die Fahrer gehören ordentlich eingeschult. Viele sehen das leider noch immer als zusätzliche Hürde. Polizeikontrollen würden wir uns mit mehr Augenmaß und Hausverstand wünschen. Oft würde eine Ab-

mahnung reichen. Die Gesetze sind in ganz Europa gültig, doch Österreich ist ein Musterschüler, was Kontrollen betrifft. Bei uns kontrollieren schließlich Polizei und Arbeitsinspektorat. Keine andere Branche ist durch die Technologie so gut kontrollierbar. Sogar in Brüssel wurde uns bestätigt, dass die Kontrolldichte in der gesamten EU nicht einheitlich ist. Da hätten wir gern Unterstützung von der Regierung.

Wir in Niederösterreich haben übrigens im April eine Charm Offensive mit der Polizei gestartet und gemeinsam in einem Leitfaden herausgebracht, wie man sich im Straßenverkehr richtig verhält. Wenn das alle beherzigen, wird viel Druck herausgenommen.“

Was sagen Sie zur Roadshow?

„Eine super Sache um zu zeigen, dass wir nicht auf der Straße sind um den Verkehr aufzuhalten, sondern dass wir immer im Auftrag des Konsumenten fahren, dessen Ware wir transportieren.“



Simone begeisterte unzählige Besucher der Roadshow.

Roadshow: Statements

LR Dr. Gerhard Kurzmann

Fahrverbote durch die Umweltzone bedeuten für manche Frächter das berufliche Aus. „Das steirische Luftreinhalteprogramm ist ein wirtschaftsfreundlicher Kompromiss, eine Alternative. Die Einführung einer Umweltzone hätte die Wirtschaft viel stärker getroffen und möglicherweise den Verlust von 1.500 Arbeitsplätzen zur Folge gehabt, und wäre zudem eine hohe Belastung für die Pendler.“

Einige Landesstraßen in der Steiermark sind sehr desolat. „Wenn wir nicht mehr Geld in die Infrastruktur stecken, wird der Zustand der Landesstraßen immer schlechter. Ich kämpfe für mehr Budget, doch es müssen 100 Mio. Euro zusätzlich eingespart werden. Ich fürchte, das würde auch die Infrastruktur treffen.“



Fachverbandsobmann Wolfgang Herzer (l.) und Franz Weinberger genießen die „Friends on the road“-Leckereien.



Lyn Vysher auf der Bühne im Gespräch mit Albert Moder, LR Gerhard Kurzmann und Harry Prünster. (v. r. n. l.)

Ihr Kommentar zur Umweltzone? „Umweltzonen bringen nichts, wie man in Deutschland gesehen hat, sie bedeuten nur viel Aufwand und gefährden Arbeitsplätze. Es wäre besser, nicht nur auf die Frächter und Pkw-Fahrer loszugehen, sondern wissenschaftlich an das Thema heranzugehen, und auch andere Ursachen, etwa den Hausbrand, herauszuarbeiten. Es ist außer Streit gestellt, dass die Flottentechnologie in der Steiermark relativ weit fortgeschritten ist, und deshalb die Umweltzone nicht nötig sein wird. Doch es ist ein Dilemma: Aus den Gemeinden kommen diesbezüglich Wünsche, doch gleichzeitig wollen die Leute nicht auf ihr Frühstücksbrötchen verzichten.“



Mag. Peter Tropper, Fachverband, Christoph Linder, FG-Obmann/VlbG. (v. r. n. l.)



Fachgruppenstand – Pamela Prinz und Jasmin Reibauer mit den Vertretern der Kleintransporteure, Franz Schlegl und Christoph Hötzl (v. l. n. r.)



Bgm. Nagl (L.) und Familie Zottler

Gottfried Golob

„Der Lkw – jeder braucht ihn und keiner will ihn. Eine gute Sache, um mit Friends on the road der Bevölkerung das klar zu machen.“

Franz Weinberger

Franz Weinberger von MAN hat in die Wege geleitet, dass alle sieben Lkw-Hersteller bei der Roadshow mitmachen. Pro neu zugelassenem Lkw zahlen sie jeweils zehn Euro in den Topf der „Friends on the road“-Show) „Bei 7.200 Zulassungen im Vorjahr konnten wir 72.000 Euro zur Aktion beisteuern.“

Familie Zottler, KR Max Zottler

„Es ist für mich wie Ostern, Pfingsten und Weihnachten zugleich, dass die Roadshow zustande gekommen ist. Das zeigt: Der Samen, den wir vor Jahren in der Wirtschaftskammer ausgesät haben, trägt Früchte. Werbung ist für die Frächter enorm wichtig. Keine Werbung zu machen ist, als würde man die Uhr anhalten um Zeit zu sparen. Das Motto der Roadshow „Friends on the road“ leben wir übrigens in unserem gesamten Unternehmen.“



LH-Stv. Schützenhöfer inspiziert den Lkw mit großem Interesse.

DI Gerhard Schauperl

„Ich finde die Roadshow wichtig, weil sie das Image verändert. Wahrgenommen wird der Lkw-Verkehr als Lärm und Gestank, was der aktuellen Situation aber nicht gerecht wird. Große Aufwendungen beim Umweltschutz werden von der Bevölkerung nicht wahrgenommen. Die Roadshow unterstützt dabei, einer breiteren Öffentlichkeit verständlich zu machen, was es an neuer Technologie etc. alles gibt.“

Peter Tropper

„Die Roadshow ist ein Signal an die Politik, die Bevölkerung und die Branche. Der Nutzen der Branche liegt darin, zu zeigen, dass im Rahmen der Interessensvertretung etwas getan wird. Obwohl wir aus vielen Einzelkämpfern bestehen, wollen wir zeigen, dass wir auch tolle gemeinsame Sachen machen können.“



Hells Angels mit Albert Moder



Junge Trucker-Fans



Obmann Albert Moder mit Daniela Müller-Mezin, Obmann Abfallwirtschaft

FG-Obmann/Vorarlberg Christoph Linder

„Wie überall haben auch wir in Vorarlberg zwei große Probleme: einen Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal, was auch daraus resultiert, dass unser Image kaum schlechter sein könnte. Das zweite Problem sind die rigorosen Kontrollen, die im Westen noch strenger sind und innerhalb der EU ohnehin sehr ungleich. Ich habe Bedenken, dass die Branche mit ihren rigorosen Vorschriften überleben wird. Sogar bei uns denken einige darüber nach auszufliegen. Denn mit einem anderen Kennzeichen hat man mehr Chancen weniger kontrolliert zu werden. Vorarlberg ist zu 85 Prozent Exportland und auf gute Transportketten angewiesen. Ob das künftig noch gewährleistet sein wird, stelle ich infrage. Am liebsten hätten die Wirtschaftsbetriebe die Preise polnischer Fahrzeuge mit russischen Fahrern und Vorarlberger Service.“



Gottfried Freismuth, FG-Obmann Burgenland mit Gattin und Dr. Moser, Spartengeschäftsführer Verkehr (v. l. n. r.)

Josef Krasser

„Friends on the road finde ich gut, dabei wird die Bevölkerung aufmerksam gemacht und auch mit nicht so netten Reaktionen konfrontiert, die wir uns immer anhören müssen.“

KR Gottfreid Freismuth, Burgenland

„Wir haben dasselbe Problem wie die Frächter in anderen Bundesländern: viele Kontrollen. Wir sind die Branche, die am meisten gehasst und verfolgt wird. Daraus resultiert ein Fahrermangel, weil sich nur wenige den Job antun wollen. Die Branche ist arg in Mitleidenschaft gezogen, die Auftragslage nicht die beste und die Ostfrächter fahren uns um die Ohren.“

Josef Strohmeier

„Ich bezeichne mich als zufriedenen und glücklichen Frächter. Den wirtschaftlichen Herausforderungen müssen wir uns stellen. Die Roadshow ist eine tolle Sache, die Kammerumlagen werden sinnvoll verschwendet.“ (lacht)



Nicole Friedmann-Körver, Obm.-Stv. mit Vater und Onkel



Für unser kleinstes Publikum: Bobby Cars soweit das Auge reicht.



Der Showtruck mit unserer Hauptbühne



Max Zottler, Josef Oswald und Claudia Enser

Franz Schlegl/Christoph Hötzl

„Die Roadshow ist eine tolle Aktion, in der sich auch die Kleintransporteure finden. Schließlich müssen auch wir als Nahversorger ständig Imagearbeit leisten. Wir erleben immer wieder, dass Leute es als störend empfinden, wenn wir beim Zustellen in zweiter Spur stehen. Aber ihre Packerl wollen sie schon pünktlich haben.“



Ing. Albert Moder, Simone, DI Gerhard Schauerperl (v. l. n. r.)



Tricky Niki und Moderatorin Lyn Vysher mit Fans



Reinhard Fendrich in der Mitte von Transporteuren

Rifat Omeragic

„Ich frage mich immer, warum so viele Unternehmer unter dem Preis fahren. Die Frächter bringen sich damit selbst um.“

Franz Wuthe

„Ich bin leidenschaftlicher Unternehmer und habe seit 40 Jahren rund um die Uhr geöffnet. Mein Leitspruch ist „Unternehmen statt unterlassen“, ich bin fürs Auf- und nicht fürs Zusperrn – damit meine ich auch den Ladenschluss, Fahrverbote oder sonstige Einschränkungen. Die Wirtschaft, die persönliche Freiheit und die Arbeitsplätze können nur vom Aufsperren leben.“

Reinhard Fendrich

Ärgern Sie sich manchmal über Lkw auf der Straße? „Das kommt schon vor. Doch es ist klar, dass Lkw bringen, was wir täglich brauchen, und dass der Privatverkehr mehr als der Lkw-Verkehr zur Umweltverschmutzung beiträgt. Ich bin aber dafür, dass auf bestimmten Strecken Lkw auf Schiene sollen, das wäre für alle Beteiligten am besten.“

Ich persönlich lebe ja auch von Lkw, ohne Truck wäre mein Job nicht möglich. Bewundernswert finde ich die Technik, wenn man mit zwei Fingern einen Lkw lenken kann.

In Zeiten hoher Jugendarbeitslosigkeit könnte man versuchen, das Problem des Fahrernachwuchses zu lösen: Etwas Geld in die Hand genommen und als Kampagne gut aufbereitet könnte das eine gute Sache sein.“

Peter Pretterhofer

„Ich bin Holzfrächter und vermisse Wettbewerbsgleichheit. Ärgerlich finde ich die unterschiedlichen Kontrollen der Exekutive in der Steiermark. Bei manchen Kollegen würde ich mir mehr Kostenbewusstsein wünschen.“

Peter Bauregger: ÖAMTC

„Der ÖAMTC bietet alle fünf Module für die Berufskraftfahrerweiterbildung an. Wir merken, dass all jene, die diese praxisnahe Ausbildung machen, mehr davon haben, also jetzt ökonomischer fahren und Sprit sparen. Es bleibt einfach mehr hängen, wenn man alles üben kann.“

Thomas und Ernst Gruber

„Friends on the road sollte noch mehr unterstützt werden, um Leute aufmerksam zu machen, wofür der Lkw eigentlich da ist. Viele glauben noch immer, es ist unser Hobby damit herumzufahren.“

Erstes steirisches Verkehrstrophy-Golfturnier am Kreischberg

Am 23.06.2012 fand im Golfclub Kreischberg das 1. steirische Verkehrstrophy-Charity-Golfturnier statt. Die Veranstalter, die Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Steiermark als Schirmherr und da besonders die Fachgruppe Güterbeförderung unter Obmann Ing. Albert Moder, die Fachgruppe der Spediteure unter Obmann Alfred Ferstl und die Fachgruppe der Seilbahnen unter Obmann Karl Schmidhofer konnten zu diesem Schmankerl in der Golfszene eine große Anzahl von Spielern begrüßen.

Es war nach anfänglichen wetterbedingten Kapriolen ein wunder-

schöner Golftag am Fuße des Mur-
taler Skibergs Kreischberg.

84 Teilnehmer wurden von den Obmännern der Fachgruppe um 12 Uhr auf die Runde geschickt. Nach dem Startschuss aus der Kanone eröffnete LR Dr. Christian Buchmann dieses Turnier mit einem Abschlag, der sich sehen lassen konnte.

Eine große Anzahl von Ehrengästen mit höchster Dichte an Prominenz, gab diesem Event die Ehre. So mühten sich mit der kleinen weißen Kugel Altpäsident KR Peter Mühlbacher, Dir. Seidl SVA Graz, Dr. Löberbauer Dir. der GKK in Klagenfurt, Dir. Kurt Egger vom WB-Stmk, KR Hin-



Mit Begeisterung dabei: Ferstl



LR Buchmann und Obmann Moder mit Tochter im Golfwagerl



Prominenter Flight

terschweiger, Spartenobmann Information & Consulting, Mag. Gassner von der Regionalstelle Murtal, Mag. Jakob Taibinger und viele andere.

Alle haben ihr Spiel bravourös gespielt und versucht, auf einer tollen und schwierigen Anlage ihr Handicap zu verbessern – nur wenigen ist das aber auf diesem sehr selektiven Kurs gelungen.

Ein besonderer Dank gilt den vielen Sponsoren, die diese Veranstaltung zum Megaevent im Golfsport gemacht haben. So wie sich diese Veranstaltung präsentiert hat, darüber waren sich alle einig, muss es auch sicherlich im nächsten Jahr dieses Eventhighlight als 2. steirische Verkehrstrophy-Charity wieder geben.



Ein Dank den Sponsoren



Nicht nur Profis, auch Anfänger erfreuten sich am Golfturnier.



Schnupperkurs für Spediteure und Transporteure



Flight mit Ebner Transporte



Eibinger Flight



Berufsschule Mitterdorf



„Friends on the road“-Werbung auf dem Golfplatz



Preisverleihung mit Moder und Ferstl



Gemeinsames Beisammensein nach dem Turnier

Fahrverbotskalender international

Mit dieser Broschüre gibt es wiederum eine Zusammenstellung im europäischen Ausland geltender Fahrverbote mit Erläuterungen für den grenzüberschreitenden Straßen-güterverkehr für das Jahr 2012, soweit sie zum heutigen Zeitpunkt bekannt sind. Den Speditionen und Transportunternehmen, der verladenden Wirtschaft, aber auch den Kunden soll mit dieser Veröffentlichung eine nützliche und praktische Hilfe bei der tagtäglichen Transportdisposition und Terminplanung in die Hand ge-

geben werden. Die Broschüre bietet Länderüberblicke zu:

Belarus, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Fürstentum Lichtenstein, Griechenland, Großbritannien, Italien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweiz, Serbien, Slowakische Republik, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn sowie Länder ohne Fahrverbote.

Die Broschüre ist für Unternehmen zum Preis von € 50,- (netto) (für ASIÖ-Mitgliedsunternehmen: € 40,-) in elektronischer Form erhältlich. Mit dem Kauf bekommen Sie außerdem sämtliche Länderaktualisierungen für das Jahr 2012 in weiterer Folge kostenlos übermittelt.

Bestellungen richten Sie bitte direkt an: office@aisoe.at



Deutschland – Ausweichstreckenkarte in der AISÖ erhältlich

Ab sofort bietet die AISÖ die vom deutschen BGL publizierte Ausweichstreckenkarte für Deutschland an. Diese wurde in Abstimmung mit den Straßenbauverwaltungen erarbeitet und bietet wichtige Informationen für jene Fahrer an, die in den Ferienzeiten an Samstagen unterwegs sind. Seit 7. Juli bis einschließlich 25. August gilt für Lkw über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht und Lkw mit Anhänger von 7 bis 20 Uhr auf vielen

Autobahnabschnitten und einzelnen Bundesstraßen ein Fahrverbot.

Die in der Ausweichstreckenkarte vorgeschlagenen Alternativstrecken sind auf ihre Eignung für Last- und Sattelzüge bis 40 t überprüft worden.

Weiters finden Sie zahlreiche Zusatzinformationen wie u. a. Einschränkungen und Sperrungen eingezeichnet.

Somit ist die Ausweichstreckenkarte ein wichtiger Ratgeber für die Sommermonate!

Die BGL-Ausweichstreckenkarte 2012 ist bei der AISÖ zum Preis von € 5,50/Stück (inkl. USt + Versandkosten – für AISÖ-Mitglieder: € 5,-/Stück) erhältlich.

Bestellungen richten Sie bitte direkt an: office@aisoe.at



Frankreich – Alkoholtester – Bestellung über AISÖ möglich

Alle Fahrzeuge (auch diejenigen, die im Ausland zugelassen sind) die in Frankreich ab dem 1. Juli 2012 unterwegs sind, müssen mit einem Alkoholtestgerät ausgerüstet sein. Diese Geräte sind ab sofort in französischen Supermärkten käuflich erwerbbar. Fast ein Drittel der Unfälle in Frankreich wird mit Alkohol in

Verbindung gebracht. Deshalb hat sich die französische Regierung zu dieser Maßnahme entschlossen.

Fahrzeuglenker, die bei Kontrollen keinen Alkoholtester vorweisen können, müssen ab dem 1. November 2012 Euro 11,- Verwarnungsgeld zahlen. Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die

allgemeine Promillegrenze in Frankreich bei 0,5 liegt.

Sie können diese Alkoholtestgeräte direkt bei der AISÖ unter der Tel.-Nr. 01/961 63 63 oder office@dietransporteurs.at bestellen, jedoch erfolgt die erste Lieferung an den Fachverband erst im August.



Deutschland – Änderungen zum Abfallrecht seit 1. Juni

Auf unserer Website: www.wko.at/stmk/transporteure finden Sie unter: Verkehr allgemein, International, Deutschland die neuen Bestimmungen zum Abfallrecht in Deutschland.



Schweiz – Erhöhung der LSVA per 1. Juli 2012

Die AISÖ wurde vom Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG über Folgendes informiert:

„Der Schweizerische Bundesrat hat am 04.04.2012 entschieden, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) per 1. Juli 2012 um 0,97 % (Teuerungsanpassung) zu erhöhen. Gleichzeitig wird die LSVA für Lastwagen der Emissionsklasse EURO VI um 10 % gesenkt werden.

Die ab 1. Juli 2012 gültigen Abgabesätze

Abgabekategorien	Emissionsklassen	heute gültige LSVA-Tarife pro t und km	ab 1. Juli 2012 gültige LSVA-Tarife pro t und km	Abgabe für 300 gefahrene Kilometer mit einem 40-t-Lkw ab 1. Juli
Abgabekategorie 1	EURO 0, I und II	3.07 Rappen	3.10 Rappen	372.00 Franken
	EURO II mit Partikelfilter	2.76 Rappen	2.79 Rappen	334.80 Franken
Abgabekategorie 2	EURO III	2.66 Rappen	2.69 Rappen	322.80 Franken
	EURO III mit Partikelfilter	2.39 Rappen	2.42 Rappen	290.40 Franken
Abgabekategorie 3	EURO IV und V	2.26 Rappen	2.28 Rappen	273.60 Franken
	EURO VI	2.26 Rappen	2.05 Rappen	246.00 Franken



Spanien – wesentliche Erleichterungen bei Mineralölsteuerrückerstattung

Wir freuen uns mitteilen zu können, dass wesentliche Erleichterungen bezüglich der Rückerstattung der Mineralölsteuer für ausländische Transportbetriebe in Spanien beschlossen wurden. Es ist nun nicht mehr notwendig, einen Fiskalvertreter in Spanien oder eine spanische Steuernummer zu haben. Die Rückerstattung kann nun an ausländische Transportunternehmen mittels eines schriftlichen Antrags

erfolgen. Weiterhin notwendig ist die Eintragung in das spezielle Mineralölsteuerregister und der Besitz einer extra Scheckkarte für die Zahlungen an den Tankstellen. Aber auch hier kann die Aufnahme in das Register schriftlich beantragt werden.

2012 wird pro 1.000 gefahrene Kilometer 1 € zurückerstattet. Es kann für max. 50.000 gefahrene Kilometer pro Fahrzeug und Jahr die Rückerstattung beantragt werden.

Nähere Informationen erhalten Sie:

Österreichisches Außenwirtschafts Center Madrid
Orense, 11-6º
E-28020 Madrid / Spanien
T +34 91 556 43 58
F +34 91 556 99 91
madrid@wko.at
wko.at/awo/es



Italien – Mineralölsteuerrückvergütung

Die Modalität der Rückvergütung der italienischen Mineralölsteuer ist seit Jahresbeginn 2012 von **jährlich auf vierteljährlich** abgeändert worden.

Die italienische Mineralölsteuer wird für **Lkw** mit über 7,5 Tonnen Bruttonutzlast erstattet.

Die Höhe der Erstattungsbeträge für das **2. Quartal 2012** wurde von der italienischen Zollbehörde (Agenzia delle Dogane) wie folgt festgelegt:

- € 189,98609 pro 1.000 Liter Diesel für den Zeitraum vom 1. April bis 7. Juni 2012
- € 209,98609 pro 1.000 Liter Diesel für den Zeitraum vom 8. Juni bis 30. Juni 2012

Die Anträge auf Rückvergütung der Mineralölsteuer für das 2. Quar-

tal 2012 können seit **1. Juli 2012 bis spätestens zum 31. Juli 2012** bei der zuständigen Behörde eingereicht werden.

Antragsteller aus den EU-Ländern richten ihre Anträge an das „Ufficio delle Dogane Roma 1“.

Ufficio delle Dogane di ROMA 1
Via del Commercio 2
00154 Roma – Italia
T. +39 06 448871
F. +39 06 4958327

Im Formular anzugeben sind u. a. die Unternehmensdaten, das Bankkonto inkl. BLZ/BIC und IBAN, eine Auflistung der Kennzeichen der verwendeten Fahrzeuge und eine Aufstellung der Kilometerstände am Anfang und am Ende der Verrechnungsperiode.

Beizulegen sind weiters folgende Dokumente:

1. Fotokopie des gültigen Gewerbescheins
2. Fotokopie eines Identitätsnachweises (Pass, Personalausweis, etc.) des rechtlichen Vertreters der Firma
3. Fotokopien der Zulassungsscheine der Fahrzeuge, die im Antrag angeführt werden
4. Fotokopien der Treibstoffrechnungen mit Angabe des Kennzeichens des Fahrzeugs, für welches die Tankfüllung erfolgte (handschriftliche Vermerke werden nicht akzeptiert).

Für Rückfragen steht Ihnen Frau Martina Madeo (M.: rom@wko.at oder T.: +39 06 85305233) oder Ihre Fachgruppe gerne zur Verfügung.

Kabotage und Marktstörungen – Brief der nordic Logistic Associations an EU-Kommissar Kallas



Mag. Peter-Michael Tropper:

„Ich werde als Vizepräsident der IRU die Probleme, die sich durch die Kabotage in Österreich ergeben, aufnehmen und im Rahmen der europäischen Diskussion entsprechend einbringen!“

Die schwedischen, dänischen und norwegischen Transportverbände sind an den zuständigen EU-Kommissar Siim Kallas mittels Brief zum Thema „Kabotage“ herangetreten.

In dem Brief wird geschildert, dass aufgrund der Liberalisierungen der Kabotage in den jeweiligen nationalen Märkten erhebliche Marktstörungen, wie Preisverfall oder Rückgang der Zulassungen, auftreten. Ebenso, dass Kabotage, entgegen der ursprünglichen Intention, auf permanenter Basis in den jeweiligen Märkten durchgeführt wird.

Grundsätzlich bekennen sich diese Verbände zum freien Warenverkehr, verlangen aber gleichzeitig einen fairen Wettbewerb zu gleichen Rahmenbedingungen innerhalb der EU. Dieser ist aber nicht gegeben, wenn Teile des nationalen Transportmarktes von Unternehmen dominiert werden, die lt. Angaben im Brief um 10 bis 25 Prozent weniger an Löhnen und Abgaben zu entrichten haben, als dies die jeweils nationalen Transportunternehmern tun müssen.



Kollektivvertrag 2012 – Arbeiter und Angestellte

Der Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe 2012 für Arbeiter und Angestellte ist nun im Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe zum Preis von € 11,50 netto/Stück (+ Versand) in Heftform erhältlich:



Bestellungen richten Sie bitte an:
office@dietransporteure.at

Kollektivvertrag 2012 – Arbeiter und Angestellte Kleintransport

Der Kollektivvertrag für das Kleintransportgewerbe Österreichs ist im Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe in gedruckter Form erhältlich.



Der Kollektivvertrag ist zum Preis von € 8,- (netto)/Stück (+ Versand) erhältlich.
Bestellungen richten Sie bitte direkt an
office@dietransporteure.at

Fahrverbotskalender 2012

Auf unserer Website: www.wko.at/stmk/transporteure Link: Verordnungen und Gesetze, Fahrverbote Österreich, Fahrverbotskalender, finden Sie den Fahrverbotskalender 2012.

Förderung Ankauf neuer Lkw – € 120.000 noch im Fördertopf

Um Förderung kann nur angesucht werden, wenn ein Euro 0, -I oder -II-Lkw abgemeldet wird. Für Details melden Sie sich bitte in der Fachgruppe bei Frau Pamela Prinz, Tel.: 0316/601-638.

Transportkostenindex

Auf unserer Website www.wko.at/stmk/transporteure finden Sie den aktuellen Transportkostenindex.

Volkswirtschaftliche Kosten durch Fahrverbote bis zu 280 Mio. EURO – Transportbranche dringend auf der Suche nach qualifizierten Lenkern

Die aktuelle Situation der Fahrverbote verursacht erhebliche Kosten. Das belegt eine Studie des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien im Auftrag der Bundessparte Transport und Verkehr der WKÖ.

„In der letzten Zeit hat es eine Inflation an Fahrverboten gegeben. Weil Fahrverbote in erheblichem Umfang zu Umwegverkehren führen, steigen dadurch die negativen Effekte. Fahrverbote schützen jedoch nur partiell. Auch eine Verkehrsverlagerung schaffen wir dadurch nicht. Die Vielzahl und der Wildwuchs der Fahrverbote in Österreich bedürfen einer dringenden Neuregelung durch die Politik“, betont Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

Die volkswirtschaftlichen Kosten durch Lärm, Infrastruktur, Unfallfolgekosten und Klimaveränderung beziffert die WU-Studie mit ca. 210 bis 280 Millionen Euro pro Jahr. Zusätzlich erhöht sich der CO₂-Ausstoß im heimischen Straßenverkehr um 370 bis 490 Tausend Tonnen – und diese Zahlen wurden lediglich auf Basis von Verkehren von österreichischen Unternehmen berechnet. Umwegverkehre ausländischer Unternehmen sind hier noch gar nicht berücksichtigt. Klacska: „Dies zeigt, dass eine ökologische Argumentation der Politik für Fahrverbote nicht immer zulässig ist.“

Generalverkehrsplan aus einem Guss

Auch die betriebswirtschaftlichen Schäden sind erheblich, wie die Studie belegt. Pro Jahr entstehen für österreichische Transportunternehmen durch Fahrverbote zusätzliche Kosten von rund 2.000 Euro pro Lkw. „Wenn wir Verkehr verhindern, verhindern

wir auch die Wirtschaft in Österreich. Auch eine vernünftige Planung von Fahrverboten gehört hier dazu. Wir brauchen eine Standortentwicklung, die Verkehre mit berücksichtigt. Wir brauchen eine bundesweite Koordination und einen Generalverkehrsplan aus einem Guss.“

Facharbeitermangel spitzt sich zu

Ein weiteres Problemfeld, das die Studie beleuchtet hat, ist der Facharbeitermangel der Branche. Erik Wolf, Geschäftsführer der Bundessparte: „Insgesamt sind derzeit rund 200.000 Lenker im gewerblichen und Werkverkehrsbereich tätig, Tendenz steigend. Die Unternehmen gehen davon aus, dass sie in den kommenden Jahren mehr Lenker als bisher einstellen werden, vor allem sehr gut qualifizierte Lenker werden immer stärker nachgefragt. Das Angebot an Fachkräften deckt diesen Bedarf jedoch nicht ab, es zeichnet sich eine Personalknappheit ab, welche für die Branche als Wachstumshemmer wirken könnte.“

„Derzeit stehen wir vorwiegend in einem Preiswettkampf mit anderen Ländern. In Zukunft droht ein internationaler Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte. Mit den Zugangsbeschränkungen wird sich diese Problematik auch noch zuspitzen“, ist Klacska überzeugt.

Die gesetzlich vorgeschriebene Lenkerweiterbildung ist für die Unternehmen eine finanzielle Belastung. Die österreichischen Unternehmen haben es aber verstanden, diese als

Chance einigermaßen gut zu nutzen, geht aus der WU-Erhebung hervor.

Bei Lkw sagen über 45 % der Unternehmen, es sei sehr schwierig, geeigneten Nachwuchs zu bekommen. Bei Bussen stellt sich die Situation noch problematischer dar: Hier sagen 60 %, ihre Personalsuche gestalte sich sehr schwierig.

Klacska: „Wir erkennen dabei deutlich einen Trend zur Qualität: Fachliche und soziale Kompetenzen werden von den Unternehmen als die wichtigsten Einstellungskriterien gesehen. Die Branche ist daher bemüht zu zeigen, dass wir attraktive Berufe mit Zukunft bieten.“

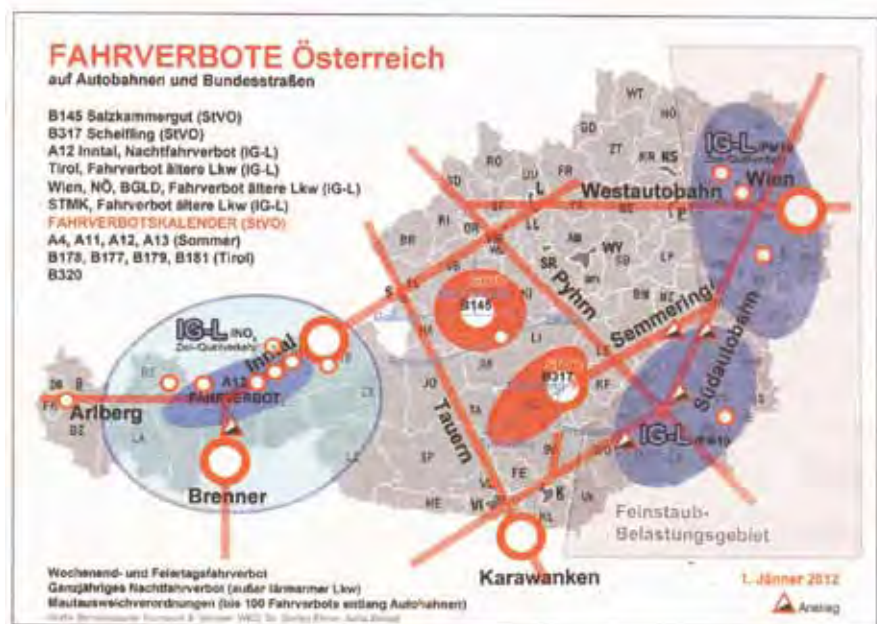
Die Beschäftigung in der Mobilitätswirtschaft ist derzeit stabil. Bei der aktuellen Konjunkturerhebung der Bundessparte für das vierte Quartal 2011 gaben jedoch bereits jetzt mehr als 10 % der Befragten an, ihre Geschäftstätigkeit sei durch einen Mangel an Arbeitskräften behindert.

Konjunktur: Kurve ins Minus gerutscht – Ausblick positiv

Die konjunkturelle Entwicklung der Branche zeigt grundsätzlich nach unten. Die Unternehmen aus der Mobilitätsbranche bewerten das zurückliegende 4. Quartal 2011 als schwierig. Positiv ist jedoch der Blick in die Zukunft: Die Geschäftslage wird mittelfristig wieder positiv beurteilt, nachdem die vergangene Erhebung noch eine negative Tendenz aufwies. „Auch der Containerumschlagsindex zeigt, dass die Wirtschaft brummt und die Tendenz positiv ist“, hält Klacska fest.

Auch die Insolvenzen mit einem Rückgang um 9 % sowie die Neugründungen (im Jahr 2010 wuchs die Branche um 1.830 Unternehmen) in der Branche zeigen ein erfreuliches Bild, wie Wolf erläutert. Bei den Neuzulassungen gibt es deutliche Zuwächse, was unter anderem auch auf die Fahrzeugförderungen der Bundesländer zurückzuführen ist.

Die Fahrleistung von Kfz über 3,5 t hzG auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen ist im Jahr 2011 um etwa 3,7 % gestiegen. Die höchsten Fahrleistungen von 2007 und 2008 konnten jedoch noch nicht erreicht werden. (PM)



Die aktuelle Studie finden Sie auf: www.wko.at/stmk/transporteure Herausforderung Lenkerknappheit und Auswirkungen von Fahrverboten.

Interessante Daten des Transportgewerbes übersichtlich aufbereitet

Die Bundessparte Transport und Verkehr hat wichtige Themen rund um den Gütertransport in das Internet gestellt. Fragen, die oft gestellt werden, können hier beantwortet werden wie z. B. „Wie viele Steuern zahlen Transportunternehmen?“ Hier finden Sie die Antwort:

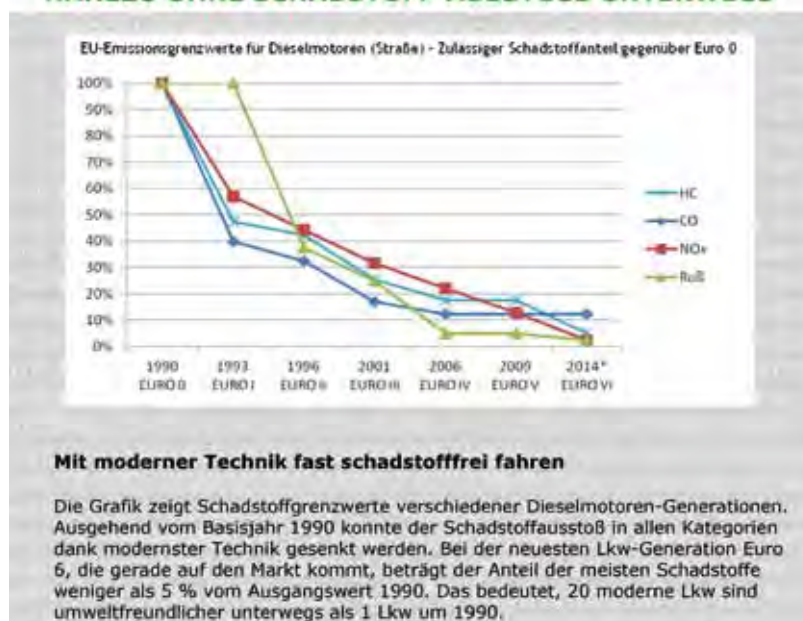
„Der heimische gewerbliche Straßen-güterverkehr liefert pro Jahr mehr als 660 Mio. Euro an verkehrsbezogenen Steuern, Abgaben und Gebühren an die öffentliche Hand ab. Besonders die Mineralölsteuer mit 304 Mio. Euro und die Autobahnmaut mit 337 Mio. Euro schlagen zu Buche. Das Kfz-Steueraufkommen beträgt 21 Mio. Euro (jeweils ohne Werkverkehr). So steuert ein 40-t-Sattelzug im Fernverkehr etwa 55.000 Euro jährlich bei. Ein Lkw des lokalen Güterverteilverkehrs 7.000 Euro. Überdies leisten die Verkehrsunternehmen natürlich auch alle sonstigen unternehmens- und beschäftigungsspezifischen Abgaben.“

Folgende Themen und Antworten auf Ihre Fragen finden Sie auf der

Website: www.verkehrswirtschaft.at/factsheets

- **Straßenverkehrsunternehmen als Steuerzahler**
- **Maut als Standortfaktor – Reisebus**
- **Maut als Standortfaktor Lkw**
- **Flottenerneuerung – Entwicklung bei Schwerfahrzeugen**
- **Fahrverbote in Österreich**
- **Pkw mit alternativen Antrieben im Aufwind**
- **Moderne Lkw – nahezu ohne Schadstoffausstoß unterwegs**

MODERNE LKW NAHEZU OHNE SCHADSTOFF-AUSSTOSS UNTERWEGS



Quelle: Europäische Kommission

Tirol – Ausnahmen EURO-V-Nachtfahrverbot auf der A12 bis 31.10.2012

Nachdem die Ausnahme vom Nachtfahrverbot in Tirol für Fahrten mit Kraftfahrzeugen mit EURO-V-Motoren (max. 2,0 g/kWh) noch bis zum **31.10.2012** erlaubt ist und es zwecks Planbarkeit für die Wirtschaft von Bedeutung ist, ob dieses darüber hinaus auch gelten würde, hat die WKÖ versucht eine Verlängerung dieser Ausnahmebestimmung zu erwirken.

Dies ist leider nicht gelungen.

Vom stv. Tiroler Landeshauptmann Geschwentner wurde Folgendes festgehalten: „Ich muss Ihnen mitteilen, dass zum Schutz der Gesundheit

der Bevölkerung und der Umwelt eine nochmalige Verlängerung des Ausnahmetatbestandes für EURO-V-Fahrzeuge vom Nachtfahrverbot nicht in Betracht gezogen wird.“

Derzeitiger Rechtsstand:

Nachtfahrverbot (LGBl 94/2011)

- für Lkw und Sattelkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) über 7,5 t
- für Lkw mit Anhängern, bei denen die Summe der hzG beider Fahrzeuge 7,5 t übersteigt

Fahrverbotszeiten:

Mai bis Oktober:

Werktage: 22 bis 5 Uhr

Sonn- und Feiertage: 23 bis 5 Uhr

November bis April:

Werktage: 20 bis 5 Uhr

Sonn- und Feiertage: 23 bis 5 Uhr

Ausnahme:

Fahrten mit Kraftfahrzeugen mit EURO-V-Motoren (max. 2,0 g/kWh) sind bis zum 31.10.2012 erlaubt.

Es wird somit KEINE Verlängerung der Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Euro-V-Lkw geben.

Feinstaub-Fahrverbote – Strafbestimmungen

Aufgrund vieler Anfragen von Mitgliedsbetrieben hinsichtlich der Strafbestimmungen des Immissionsschutzgesetzes-Luft im Verkehrsbereich können wir folgende Informationen mitteilen:

- I. falsche Angaben zur Erlangung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 14 Abs. 2 Z 4 oder missbräuchliche Verwendung einer Kennzeichnung gemäß § 14 Abs. 4 oder § 14a Abs. 4

Geldstrafe bis zu 7.270 Euro;

- II. Zuwiderhandlung gegen Verbote gemäß §§ 14 und 16 Abs. 1 Z 4 (Fahrverbote, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Ladungsbeschränkungen etc.)

- a. Geldstrafe bis zu 2.180 Euro **oder**

b. Organstrafverfügung (§ 50 VStG) (wegen von Organen der öffentlichen Aufsicht dienstlich wahrgenommener oder vor ihnen eingestandener Verwaltungsübertretungen)

- in Höhe von 70 Euro im Fall von Übertretungen von **zeitlichen und räumlichen Beschränkungen** („Umweltzonen“, Lkw-Fahrverbote etc.)
- in Höhe von 50 Euro, sofern die **Überschreitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht mehr als 30 km/h** beträgt.

Besteht begründeter Verdacht, dass sich der Beschuldigte der Strafverfolgung oder dem Vollzug der Strafe entziehen werde, so kann von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht als vorläufige Sicherheit gemäß § 37a VStG ein Betrag bis zu 1.500 Euro festgesetzt werden.



Arbeitsunfall – Haftung des Dienstgebers

AUVA – Schadenersatzpflicht des Dienstgebers/Aufsehers – Höhe – Arbeitsunfall durch Verkehrsmittel

Die Unfallversicherung trifft insbesondere Vorsorge für die Erste-Hilfe-Leistung bei Arbeitsunfällen sowie für die Unfallheilbehandlung, für die Rehabilitation von Verletzten und für die Entschädigung nach Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

Dazu gehört auch der Anspruch des Versicherten auf eine Verletztenrente.

Damit kann der Arbeitnehmer Ansprüche aus dem Arbeitsunfall grundsätzlich lediglich der AUVA, nicht aber seinem Dienstgeber gegenüber erheben.

Schadenersatzpflicht des Dienstgebers gegenüber dem Dienstnehmer

Eine unmittelbare Schadenersatzpflicht des Dienstgebers gegenüber dem Dienstnehmer bzw. bei dessen Tod gegenüber den Hinterbliebenen ist ausschließlich auf jene Fälle beschränkt, in welchen der Dienstgeber den Arbeitsunfall vorsätzlich verursacht hat.

Vorsatz des Dienstgebers liegt vor, wenn der Schaden widerrechtlich mit Wissen und Willen des Dienstgebers verursacht worden ist. Der Vorsatz muss dabei Eintritt und Umfang des Schadens umfassen.

Beruht der Arbeitsunfall hingegen auf einem fahrlässigen Verhalten des Arbeitgebers – sei es ein grob fahrlässiges Verhalten, sei es ein leicht fahrlässiges Verhalten, was meist der Fall ist – kann ein Schadenersatzanspruch des Dienstnehmers gegenüber dem Arbeitgeber gar nicht entstehen.

Vorsicht!

Hat der Dienstgeber den Arbeitsunfall vorsätzlich verursacht, bleibt der Anspruch des Geschädigten gegen-

über der Unfallversicherung bestehen. Der Schadenersatzanspruch des Versicherten bzw. der Schadenersatzanspruch seiner Hinterbliebenen ist um die Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung vermindert.

Die AUVA ihrerseits kann in diesem Fall die von ihr an den geschädigten Dienstnehmer bzw. an die Hinterbliebenen des Dienstnehmers erbrachte Leistung vom schädigenden Dienstgeber zurückfordern.

Schadenersatzpflicht des Dienstgebers gegenüber der AUVA

Hat der Dienstgeber den Arbeitsunfall oder die Berufskrankheit vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit verursacht, so hat er den Trägern der Sozialversicherung alle nach diesem Bundesgesetz zu gewährenden Leistungen zu ersetzen.

Dies gilt nicht, wenn die AUVA eine Integritätsabgeltung bezahlt, weil der Versicherte durch den Arbeitsunfall eine erhebliche und dauernde Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Integrität erlitten hat.

Ausmaß der Beträge bei einer Haftung gegenüber der AUVA

Die Kosten der Kranken- bzw. der Unfallheilbehandlung sind mit einem Betrag abzugelten, der für jeden Tag der Dauer einer solchen Behandlung im Ausmaß des halben Krankengeldes zu leisten ist. Der Ersatzanspruch für eine durch die AUVA zu gewährende Rente bestimmt sich durch deren Kapitalwert.

Durch ein Mitverschulden, des durch den Arbeitsunfall verletzten Mitarbeiters, wird die Schadenersatzpflicht des Arbeitgebers gegenüber

der AUVA weder aufgehoben noch gemindert.

Tipp!

Wurde der Arbeitsunfall vom Unternehmer nicht vorsätzlich herbeigeführt, kann die AUVA auf den Ersatzanspruch gegenüber dem Arbeitgeber ganz oder teilweise verzichten, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse des Arbeitgebers dies begründen. Damit werden existenzbedrohende Ersatzansprüche der AUVA gegenüber den Dienstgebern vermieden.

Arbeitsunfälle durch Verkehrsmittel

Eine unmittelbare Schadenersatzpflicht des Dienstgebers gegenüber dem Dienstnehmer bzw. bei dessen Tod gegenüber den Hinterbliebenen besteht weiters nicht, wenn der Arbeitsunfall durch ein Verkehrsmittel eingetreten ist, für dessen Betrieb aufgrund gesetzlicher Vorschrift eine erhöhte Haftpflicht besteht.

Verkehrsmittel sind insbesondere Kraftfahrzeuge, Eisenbahnen, Seilbahnen aber auch Schlepplifte, nicht aber Planiertraupen, Gabelstapler und Pistenfahrzeuge, weil es sich dabei um Fahrzeuge handelt, die gerade nicht für den Straßenverkehr zugelassen sind.

Der Dienstgeber haftet nur bis zur Höhe der aus einer bestehenden Haftpflichtversicherung zur Verfügung stehenden Versicherungssumme.

Vorsicht!

Ist der Arbeitsunfall durch den Dienstgeber vorsätzlich verursacht worden, ist die Haftung des Dienstgebers nicht mit der zur Verfügung stehenden Versicherungssumme begrenzt. Der Arbeitnehmer kann in

diesem Fall einen darüber hinausgehenden Schadenersatzanspruch geltend machen.

Schadenersatzpflicht des Aufsehers

Die geschilderten Schadenersatzansprüche der AUVA bei Fahrlässigkeit

bzw. des Arbeitnehmers bei Vorsatz können aber auch gegenüber dem Aufseher im Betrieb geltend gemacht werden.

Aufseher ist, wer

- für das Zusammenwirken persönlicher und technischer Kräfte verantwortlich ist, und

- andere Betriebsangehörige oder einen Betriebsvorgang in eigener Verantwortung überwacht, und
- die Leitung eines bestimmten Arbeitsvorganges mit Weisungsbefugnis, und damit die Fürsorgepflicht für die körperliche Sicherheit anderer Dienstnehmer übernommen hat.

Geringfügig Beschäftigte – arbeitsrechtliche Ansprüche

Unter geringfügiger Beschäftigung versteht man ein Beschäftigungsverhältnis, in dem die sozialversicherungsrechtlichen Geringfügigkeitsgrenzen nicht überschritten werden. Im arbeitsrechtlichen Bereich gibt es zwischen normalen und geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen nahezu keine Unterschiede.

Begriff

Von einem geringfügigen Arbeitsverhältnis spricht man, wenn das vereinbarte und bezahlte Monatsentgelt

- * bei einem unbefristeten Arbeitsverhältnis den Betrag von € 376,26 brutto monatlich (2012) bzw.
- * bei einem für eine kürzere Zeit als einen Kalendermonat befristeten Arbeitsverhältnis den Betrag von € 28,89 durchschnittlich täglich (2012) nicht übersteigt.

Arbeitsrecht

Arbeitsrechtlich handelt es sich bei der geringfügigen Beschäftigung um eine Form von Teilzeitarbeit.

Es hat daher auch der geringfügig Beschäftigte Anspruch auf

- kollektivvertraglichen Mindestlohn
- Sonderzahlungen im Sinne des Kollektivvertrages
- Entgeltfortzahlung im Krankenstand
- Entgeltfortzahlung bei sonstigen Dienstverhinderungsgründen

- Pflegefreistellung
- Urlaub und
- Abfertigung Alt bzw. für Neueintritte seit 01.01.2003 auf betriebliche Mitarbeitervorsorge (Abfertigung Neu).

Vorsicht!

In manchen Kollektivverträgen ist eine erhöhte Entlohnung von Teilzeitbeschäftigten vorgeschrieben.

Kündigung (Arbeiter)

Das geringfügige Arbeitsverhältnis eines Arbeiters kann nach den Bestimmungen des jeweiligen Arbeiterkollektivvertrages gekündigt werden.

Kündigung (Angestellter)

Wie das geringfügige Arbeitsverhältnis eines Angestellten gekündigt werden kann, hängt vom Ausmaß seiner wöchentlichen Arbeitszeit ab:

- * Beträgt die wöchentliche Arbeitszeit mindestens 1/5 der gesetzlichen oder kollektivvertraglichen Normalarbeitszeit (bei 40-Stunden-Woche also 8 Wochenstunden), so sind die allgemeinen Kündigungsfristen und -fristen für Angestellte einzuhalten.
- * Beträgt die wöchentliche Arbeitszeit weniger als 1/5 der gesetzlichen oder kollektivvertraglichen Normalarbeitszeit, so gilt für Arbeitgeber- und Arbeitnehmerkündigung eine vierzehntägige Kündigungsfrist ohne speziellen Kündigungstermin.

Mehrarbeit

Eine Verpflichtung zur Mehrarbeit kann vertraglich vereinbart werden. Werden mit der Entlohnung für die Mehrarbeit die Grenzbeträge für eine geringfügige Beschäftigung überschritten, liegt tatsächlich keine geringfügige Beschäftigung mehr vor.

Vorsicht!

Regelmäßige Mehrarbeitsstunden erhöhen den Anspruch auf Sonderzahlungen.

Tipp!

Ein geringfügiges Arbeitsverhältnis beim selben Arbeitgeber für die Dauer eines

- Mutterschaftskarenzurlaubes oder
 - Väterkarenzurlaubes
- bleibt bei der Berechnung der Abfertigung Alt außer Betracht.

Hinweis für den Lohnverrechner!

Für geringfügig Beschäftigte ist – wie für alle Teilzeitbeschäftigten – eine Umrechnung der Urlaubstage (30 Werktagen bei 6-Tage-Woche entspricht 5 Wochen Urlaub) auf Arbeitstage vorzunehmen.

Beispiel:

Bei 2-Tage-Woche 5 x 2 Arbeitstage = 10 Arbeitstage Urlaub pro Arbeitsjahr

Auflösungsabgabe bei Beendigung von Dienstverhältnissen

Begriff

Wenn der Dienstgeber nach dem 31.12.2012 ein echtes oder freies Dienstverhältnis beendet, das der Arbeitslosenversicherungspflicht unterliegt, muss er eine so genannte Auflösungsabgabe entrichten.



Höhe der Auflösungsabgabe

Für das Jahr 2013 beträgt die Auflösungsabgabe € 110,-. Dieser Betrag wird jährlich aufgewertet.

Die Abgabe ist gänzlich unabhängig

- von der Höhe des Entgelts des Mitarbeiters,
- von der Dauer des Dienstverhältnisses und
- vom Alter des Dienstnehmers.

Sie ist vom Arbeitgeber mit der Lohnabrechnung an die Gebietskrankenkasse abzuführen.

Wann ist die Auflösungsabgabe zu entrichten?

Keine Auflösungsabgabe ist zu entrichten:

Bei jeder Beendigung einer geringfügigen Beschäftigung, da kein arbeitslosenversicherungspflichtiges Dienstverhältnis vorliegt,

- bei einer Auflösung in der Probezeit,
- wenn das Dienstverhältnis längstens 6 Monate befristet war,
- bei Arbeitnehmer-Kündigung,
- bei vorzeitigem Austritt ohne wichtigen Grund,
- beim vorzeitigen Austritt aus gesundheitlichen Gründen,
- bei einvernehmlicher Auflösung nach Vollendung des Regelpensionsalters mit Pensionsanspruch (Frauen mit Vollendung des 60. Lebensjahres/Männer mit Vollendung des 65. Lebensjahres),

- bei einvernehmlicher Auflösung mit Sonderruhegeldanspruch,
- bei gerechtfertigter Entlassung,
- bei Auflösung von Lehrverhältnissen,
- bei Auflösung von verpflichtenden Ferien- oder Berufspraktika,
- bei unmittelbarem Wechsel im Konzern,
- bei Tod des Arbeitnehmers,
- wenn ein Anspruch auf Invaliditäts- oder Berufsunfähigkeitspension besteht,
- wenn das Dienstverhältnis nach § 25 Insolvenzordnung gelöst wird.

Die Auflösungsabgabe ist in allen anderen Fällen zu entrichten in denen ein Dienstverhältnis endet, also:

bei Zeitablauf (Befristungen) nach über 6 Monaten,

- bei einvernehmlicher Auflösung nach der Probezeit, außer es besteht ein Pensionsanspruch nach Regelpensionsalter (60./65. Lebensjahr) oder Sonderruhegeldanspruch,
- bei Arbeitgeberkündigung, aus welchen Gründen auch immer, auch trotz Wiedereinstellungszusage
- bei ungerechtfertigter Entlassung,
- bei berechtigten vorzeitigen Austritten, ausgenommen Gesundheitsaustritte.

Fälligkeit der Auflösungsabgabe

Die Auflösungsabgabe ist im Monat der Auflösung des Dienstverhältnisses

gemeinsam mit den Sozialversicherungsbeiträgen fällig und vom Dienstgeber unaufgefordert zu entrichten.

Bringt ein Arbeitnehmer eine Klage ein, mit der er die Rechtswirksamkeit der Beendigung des Arbeitsverhältnisses bekämpft, ist die Verjährung zur Entrichtung der Abgabe von diesem Zeitpunkt bis zur Zustellung der rechtskräftigen Entscheidung gehemmt.

Ab wann ist die Auflösungsabgabe zu entrichten?

Die Verpflichtung zur Entrichtung der Auflösungsabgabe durch den Dienstgeber tritt mit 1. Jänner 2013 in Kraft. Die Abgabe ist zu entrichten, wenn ein arbeitslosenversicherungspflichtiges echtes oder freies Dienstverhältnis nach dem 31.12.2012 endet.

Verwendung der Auflösungsabgabe

Die Auflösungsabgabe ist eine Bundesabgabe zu Gunsten der Arbeitsmarktpolitik. Die Hälfte der Einnahmen ist der Arbeitsmarktrücklage zuzuführen und für Beihilfen an Unternehmen zur Förderung der Beschäftigung älterer Arbeitnehmer zu verwenden.

www.wko.at/stmk/transporteure

Sehr geehrte Damen und Herren, lieber Veritas-Kunde!

Aufmerksame Leser haben in einer Zeitschrift einen Artikel gelesen, welcher berichtet, dass Schäden, welche beim Be- oder Entladen eines Lkw passieren, nicht aus der Kfz-Haftpflichtversicherung gedeckt sind.

Einige Leser haben diesbezüglich bereits bei uns nachgefragt und wir können Sie beruhigen – diese Information ist so natürlich nicht ganz richtig.

Schäden die im Zuge des Be- und Entladens eines behördlich zugelassenen Fahrzeuges am Eigentum Dritter (nicht am eigenen Fahrzeug!) passieren, sind im Rahmen der Kfz-Haftpflichtversicherung durchaus gedeckt.

Eine Ausnahme gibt es aber und zwar die Verwendung eines entsprechend ausgerüsteten Lkw als stationäre Arbeitsmaschine. Ein Beispiel dazu wäre z. B. wenn ein Fahrzeug rundum aufgebockt und nur noch dazu verwendet wird andere Fahrzeuge (z. B. mittels Kran oder

Seilwinde) zu be- oder entladen. In diesem Fall stellt das stationäre Fahrzeug versicherungstechnisch kein „Kraftfahrzeug“ mehr dar, sondern gilt als „ortsgebundene Kraftquelle“, bei welcher man zur Abdeckung von Schäden am Eigentum Dritter (nicht am eigenen Fahrzeug!) eine geeignete Betriebshaftpflichtversicherung braucht.

Sollten Sie Bedarf an einer derartigen Versicherung haben bitten wir um Nachricht.

Thematisch gut dazu passt auch die Frage der Abdeckung von Schäden am eigenen Fahrzeug.

Hier gibt es zu beachten, dass die Kaskoversicherung Schäden die im Zuge des Verladens (egal ob durch Kranausleger oder Ladegut) am eigenen Fahrzeug verursacht werden, nicht deckt, da dies versicherungs-

Rückfragehinweis:

Stefan Kratzer

Tel.: 050 103-520

E-Mail:

stefan.kratzer@

veritas-versicherungsmakler.at



technisch nicht der Definition eines „Unfalls“ entspricht! Ebenfalls „kein Unfall“ für die Kaskoversicherung wäre ein Schaden, der im Zuge des Verladens am Kran selbst eintritt (z. B. durch Hydraulikversagen oder Materialbruch).

Selbstverständlich können wir auch für solche Fälle eine Zusatzdeckung anbieten und ersuchen, uns bei Interesse zu informieren.

Wir hoffen mit diesen Informationen geholfen zu haben und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung!

> DIGITACHO-DATEN ohne Halt von unterwegs ins Haus.

Vollautomatisches Auslesen und Archivieren der Daten von digitalen Tachografen und Fahrerkarten.

Wie viele Stunden pro Monat sind Sie mit dem Auslesen der Daten aus digitalen Tachografen und Fahrerkarten beschäftigt?

DAKO Tacho Remote Download macht das manuelle Auslesen von digitalen Tachografen im Fahrzeug überflüssig. Die Daten von Tacho und Fahrerkarte werden direkt aus dem fahrenden Fahrzeug via GPRS Mobilfunk übertragen. Tacho Remote Download benötigt keine Unternehmenskarte im

Fahrzeug und sorgt für die Einhaltung der Downloadfristen.

Das entlastet sowohl Fahrer als auch Transportunternehmer von ungeliebten administrativen Tätigkeiten.

Die Speicherung der Daten erfolgt auf hochsicheren Servern im DAKO Rechenzentrum.

Eine Kombination mit der DAKO Fahrzeugortung ergibt durch die Echtzeitübertragung der Positions-



und Tachodaten ein mächtiges Planungs- und Überwachungssystem für Fahrzeugflotten jeder Größe.

Alle gespeicherten Daten können ortsunabhängig über das Internetportal DAKO TachoWeb sowohl grafisch als auch in Form von Berichten ausgewertet werden.



BOS EDV GmbH & CoKG

Bad Haller Straße 23
4550 Kremsmünster

+43 (0)7583 5566-0

office@bos.at
www.bos.at

Der professionelle Partner für Fahrschulen, Berufskraftfahrer, Transport und Verkehr



www.linde-mh.at

LINDE Fördertechnik: Logistik in neuer Dimension erfahren

Die Marke Linde steht als Anbieter hochwertiger Material-Handling-Produkte für Technologie- und Innovationsführerschaft. Die Bandbreite reicht von kleinen Geräten wie dem CiTi Truck mit Tragfähigkeiten von unter einer Tonne bis hin zu großen Containerstaplern, die 52 Tonnen schwere Lasten stemmen.

CiTi Truck entlastet Mitarbeiter und steigert Produktivität

Mit dem CiTi Truck von Linde Material Handling kann der Bediener mit einem Minimum an Kraftanstrengung nun Lasten bis 500 kg



CiTi Truck von Linde: Speziell konzipierte Räder und Rollen ermöglichen, Hindernisse einfach zu überwinden.



Auch ein komfortables Manövrieren auf der Lkw-Ladefläche ist mit dem CiTi Truck von Linde möglich.

bequem und sicher vom Lkw in Geschäfte, Handwerksbetriebe, Supermärkte oder Restaurants ausliefern. Steigungen bis acht Prozent und auch Bordsteine oder Kanten bis zu 70 Millimeter stellen kein Hindernis mehr dar. Der CiTi Truck eignet sich für viele Branchen, die bisher mit herkömmlichen Handgabelhubwagen gearbeitet haben, wie beispielsweise Zustell- und Paketdienste. Er steigert die Produktivität, schon alleine dadurch, dass mehr Paletten in der gleichen Zeit transportiert werden können.

Niederlassung Dobl und ausgeprägtes Service-Netz

Kundennähe und schnellstmögliche Verfügbarkeit im Servicefall haben bei Linde höchste Priorität. Mit der Niederlassung in Dobl und einem ausgeprägten Servicenetz wird eine schnelle und optimierte Versorgung ermöglicht. In der Gebrauchstaplerwelt am Linde-Standort Dobl ist eine Auswahl an Gebrauchstaplern und Mietlösungen verfügbar.

Neue Linde Elektrostapler-Generation im Traglastbereich von 2 bis 5 Tonnen

Über ein Dutzend technische Innovationen zielen auf einen sparsamen Energieverbrauch, hohe Produktivität, Fahrersicherheit und Komfort. 19 verschiedene Standard-Modellvarianten, serienmäßige Traktionskontrolle, automatische Feststellbremse oder individuelle Fahrdynamikeinstellungen je nach Einsatz sind nur einige der vielen Innovationen der neuen Elektrostapler-Generation.

Linde Fördertechnik GmbH

Niederlassung Dobl
Liebochstraße 11
8143 Dobl

Außenwerkstätte Böhler Kapfenberg
Mariazeller Straße 25
8605 Kapfenberg

Andreas Bücek
Tel. 0664/3895-008
andreas.buecek@linde-mh.at



Ansprechpersonen Vertrieb:

Gerhard Hammerl
Tel. 0664/3895-009
gerhard.hammerl@linde-mh.at





Neuer Standort in Knittelfeld bereits bestens etabliert

Seit nunmehr 100 Jahren – und seit September 2010 auch am Standort Knittelfeld – wird bei Ressenig Fahrzeugbau auf höchstem Qualitätsstandard am Puls der Zeit betrieben.

Mit dem Bau des neuen Standortes konnte sich der Kärntner Spezialist für Fahrzeugbau, Armouring, CNC-Fertigungen und Reparaturen auch in der Steiermark etablieren.

Der neue Standort – günstig an der Autobahnabfahrt Knittelfeld Ost gelegen – wird von den Kunden bereits sehr gut angenommen, was sich in einem stetig steigenden Kundenstock widerspiegelt.

Individuell und praxisorientiert

25 fachlich bestens ausgebildete Mitarbeiter sowie die 5.000 m² große, modernst ausgestattete Produktions- und Servicehalle ermöglichen eine qualitativ hochwertige und rasche Abwicklung des gesamten Produktportfolios – von der Neufertigung bis zur Reparatur.

Durch jahrzehntelange Erfahrung und innovative Lösungsansätze im Bereich Aufbauten und Anhänger konnte eine kontinuierliche Produktverbesserung erzielt und in weiterer Folge stabile Aufbauten mit geringerem Gewicht produziert werden. Großer Wert wird bei der Firma Ressenig auch auf Individualität und Kundennähe gelegt. So wird jedes

Fahrzeug auf die unterschiedlichsten Anforderungen abgestimmt und in enger Zusammenarbeit mit den Kunden wird eine praxisorientierte Lösung erarbeitet.

„Stillstand ist Rückschritt – Die ständigen Weiterentwicklungen und Verbesserungen der Firma Ressenig bringen auch uns große Erleichterungen bei





„Besonders wichtig ist es uns, auf Kundenwünsche innerhalb kürzester Zeit reagieren zu können, ohne dabei Kompromisse bei der Qualität einzugehen und so die hohen Erwartungen, die an unsere Produkte gestellt werden, zu erfüllen“, so Stefan Ressenig über seine Ziele am Standort in Knittelfeld.

unserer täglichen Arbeit und eine enorme Effizienzsteigerung in den einzelnen Arbeitsabläufen“, so die Rückmeldungen unserer Stammkunden.

Lohn-Fertigungsarbeiten

Aber auch im Bereich Lohn-Fertigungsarbeiten hat sich Einiges getan: durch modernstes Equipment wie z.B. eine Sandstrahlanlage, eine Lackieranlage,

Dreh- und Fräsmaschinen, Blechschneideanlagen oder eine CNC Abkantpresse können Lohn-Fertigungsarbeiten direkt vor Ort präzise und rasch auf höchstem Qualitätsniveau ausgeführt werden.

Service auch nach dem Kauf

Auch nach dem Kauf bietet die Firma Ressenig bestes Service: Wartungsarbeiten werden rasch und präzise abgewickelt und bei technischen Problemen ist das qualifizierte Team um eine effiziente Lösung bemüht. Weiters bieten wir eine Prüfhalle für LKW und Anhänger § 57, § 24, Tacho, Lärmarm, Ladekran und Ladebordwand sowie einen Werkstättenbus für Servicearbeiten vor Ort.





ÖAMTC Fahrtechnik Zentren Lang-Lebring und Kalwang

Investitionen in PRAXISnahe Ausbildung rechnen sich in kürzester Zeit!

Gut ausgebildete Berufskraftfahrer bedeuten Sicherheit im Straßenverkehr und wirtschaftlichen Erfolg für jedes Unternehmen.

Für Buslenker gilt sie bereits seit 2008, für Lkw-Lenker ist sie seit 2009 in Kraft – die Grundqualifikations- und Weiterbildungs-Verordnung für Berufskraftfahrer. In ganz Europa dürfen seit In-Kraft-Treten nur mehr jene Fahrer als Berufskraftfahrer im Personen- und Güterbeförderungsgewerbe unterwegs sein, die über eine entsprechende Ausbildung verfügen und sich alle 5 Jahre mindestens 35 Stunden weiterbilden. In der Verordnung ist auch geregelt, wer ausbilden und wo ausgebildet werden darf. Die Weiterbildungen dürfen nur in behördlich anerkannten Ausbildungsstätten durchgeführt werden. „Die ÖAMTC-Fahrerakademie kann und darf zurzeit, als eine der ganz wenigen berechtigten Ausbildungsstätten bundesweit, diese Weiterbildung theoretisch und praktisch durchführen“, sagt Peter Bauregger, Leiter des ÖAMTC Fahrtechnik Zentrums Lang-Lebring.

Praxisnahe Ausbildung österreichweit in allen neun ÖAMTC Fahrtechnik Zentren

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bestehen die Berufskraftfahrer-Weiterbildungskurse aus fünf Trainingstagen. Die Kurse werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zielgruppenorientiert auf die unterschiedlichen Anforderungen abgestimmt. Die einzelnen Module können in beliebiger Reihenfolge absolviert werden. Ein Trainingstag muss mindestens sieben Stunden dauern. Es gibt keine Vorgaben, wann die Kurse innerhalb der vorgeschriebenen 5 Jahre absolviert werden müssen. „Der Idealfall ist aber natürlich ein Ausbil-

dungstag pro Jahr. So ist gewährleistet, dass der Berufskraftfahrer kontinuierlich weitergebildet wird“, empfiehlt ÖAMTC-Experte Bauregger.

Die vorgeschriebenen Themenbereiche sind Brems- und Sicherheitstechnik, wirtschaftliche Fahrweise, Ladungssicherung für Lkw (Führerscheinklassen C+C1) und für Busse (Führerscheinklasse D), Anwendung der Vorschriften für Lkw und Anhänger (C, C+E, C1, C1+E) und für Busse und Anhänger (D, D+E), sowie Gesundheit, Ergonomie und Umweltsicherheit. Wer die vorgeschriebene Weiterbildung nicht nachweisen kann, behält zwar die Lenkerberechtigung, darf aber nicht im gewerblichen Personen- und Güterverkehr tätig sein.

Investition in gute Ausbildung rechnet sich nach kurzer Zeit

Der ÖAMTC führt bereits seit über 20 Jahren österreichweit freiwillige Weiterbildungskurse auf hohem Niveau für Bus- und Lkw-Fahrer durch. „Unsere Erfahrung zeigt, dass gezielte Weiterbildungsmaßnahmen die Anzahl der Unfälle drastisch verringern“, unterstreicht Bauregger die Kompetenz und Erfahrung des Clubs in diesem Bereich. Auch bei Economy-Trainings kann der ÖAMTC bereits auf Erfolge verweisen. So haben 2006 österreichweit 2.800 ÖBB-Postbus-Fahrer Economy-Trainings in den ÖAMTC-Fahrsicherheitszentren absolviert. Das Ergebnis für die gesamte ÖBB-Postbus-Flotte war eine nach-

haltige Sprit-Ersparnis von zwei Millionen Litern Kraftstoff jährlich. Das sind 5 % des Gesamtverbrauchs.

Trotz positivem Trend der Unfallstatistik im Lkw- und Bus-Bereich: Verantwortung verpflichtet – Training für Profis am Steuer

Wer mit 50 Passagieren unterwegs ist, trägt große Verantwortung. Allein in Österreich werden jedes Jahr 50 Millionen Gäste im Reiseverkehr befördert, im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr sind es mehr als 550 Millionen Menschen. 75.000 schwere Lkw transportieren jährlich ca. 315 Millionen Tonnen Güter im Inland. Entsprechende Qualifikationen von Berufskraftfahrern sollen mithelfen, das EU-Ziel – eine drastische Reduktion der im Straßenverkehr Getöteten – zu erreichen. „Die ÖAMTC-Fahrerakademie bietet schon seit Jahren eine praxisnahe Ausbildung auf freiwilliger Basis an. Dieses erfolgreiche Fahrertraining zeigt nachhaltige Wirkung. Das Investment rechnet sich unmittelbar – von der Motivation für den Mitarbeiter, über Spriteinsparung bis zur Reduktion von Unfällen und die oft unterschätzten Folgekosten bei Schäden“, sagt Peter Bauregger abschließend.



Informationen über die Berufskraftfahrer-Weiterbildung erhalten Sie jederzeit in den beiden steirischen Fahrtechnikzentren:

ÖAMTC FSZ Kalwang: 03846/200 90

• **ÖAMTC FSZ Lang-Lebring: 03182/401 65**

Mit innovativer Downloadtechnik Bußgelder vermeiden!

- Neu! **MOTOMETER Remote Download**: Ferndownload der Fahrer- und Fahrtschreiberdaten
- Neu! **SE5000 Exakt Duo** jetzt mit Zusatzinfos zu verbleibenden Lenk- und Ruhezeiten
- Neu! **Apps mit TachoLink Dongle** verwandeln Smartphone in 2. Tachodisplay
- Neu! Auswertesoftware **MOTODRIVE 2.13** jetzt mit Mandantenverwaltung und Serverlösung

Neu!



MOTOMETER GmbH

www.motometer.de

Talweg 8 | 75417 Mühlacker-Lomersheim/DE | Telefon +49 7041 9695-0
Telefax +49 7041 9695-55 | E-Mail info@motometer.de



traxx. DAS BANNERWECHSELSYSTEM FÜR IHREN LKW

**Nützen Sie bereits die riesigen
Werbeflächen der LKW's?**

Sie bekleben die Festaufbauten noch direkt?

GESTERN, HEUTE, MORGEN, ÜBERMORGEN...

Wechseln Sie Ihre Werbung so oft Sie wollen – einfach, kostengünstig und schnell



Kampagne 1

Kampagne 2

Kampagne 3

Kampagne 4



Bellutti Planen

A-9020 Klagenfurt

Industriering 22

Tel. +43-(0)463-319410

klagenfurt@bellutti.at

- ✓ Das geht **einfacher, kostengünstiger und schneller.**
- ✓ Mit dem **Bannerwechselsystem von Traxx.**
- ✓ **Schnell, kostengünstig und einfach tauschbar.**
- ✓ **So dynamisch wie Ihr Unternehmen.**

Cool in die heiße Jahreszeit – mit AMS

Für die heiße Jahreszeit bietet Ihnen AMS eine Vielzahl an Kühlsystemen von Webasto.

Egal, ob Sie sich für kompakte und qualitativ hochwertige Kühlboxen von Engel oder handliche und zuverlässige Kühltruhen von Isotherm entscheiden, Sie treffen mit Sicherheit immer die richtige Wahl.

Ebenso groß ist die Auswahl an Klimaanlage, welche die heißen Tage dank umweltfreundlicher, stromsparender und geräuscharmer Systeme nicht mehr länger zur Qual werden lassen.

Webasto setzt seit mehr als einem Jahrhundert technologische Stan-



dards – in der Erstausrüstung und in der Nachrüstung.

Als Webasto Kundendienstcenter kann Ihnen AMS mit einem Rund-

um-Service dienen – Sie haben hier nicht nur die Möglichkeit Kühlsysteme zu erwerben, sondern können Ihre neu erworbene Klimaanlage auch ganz bequem vor Ort einbauen lassen.

Auch defekte Klimageräte werden durch unser fachkundiges und gut geschultes Personal rasch repariert. Zudem können benötigte Ersatzteile schnell und einfach innerhalb eines Tages bzw. ab Lager sofort bereitgestellt werden.

Kompetente Beratung, hohe Qualität und ein ausgewogenes Preis-Leistungs-Verhältnis sind nur einige der vielen Vorteile von AMS.

AMS
AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

Reparatur & Ersatzteil Zentrum
LKW | PKW | Hydraulik

8141 Unterpriestatten | Rudolf-Diesel-Straße 3
Tel.: 03136 / 503 - 0 | Fax: 03136 / 503 - 111
office@amskfz.at | www.amskfz.at

Klimaanlagen & Kühlboxen

Webasto
Feel the drive

isotherm

ENGEL

Mit Klimaanlage & Kühlboxen von AMS...

- Top Qualität
- Hoher Wirkungsgrad
- Robust & flexibel
- Minimaler Stromverbrauch
- Hohe Produktsicherheit
- Leicht & geräuscharm
- Lange Lebensdauer
- Umweltfreundlich

... liegen Sie immer genau richtig!



Prehofer Holz baut auf Fahrzeuge von Riedler.

Das in Rutzenmoos in Oberösterreich ansässige Säge- und Hobelwerk Prehofer setzt auf Nutzfahrzeugaufbauten und Anhänger aus dem Hause Riedler. Gleich zwei neue Hängerzüge wurden Mitte Juni an das renommierte Sägewerksunternehmen übergeben. Qualität ist bei Prehofer kein Schlagwort, sondern gelebte Realität. „Genau so ist das auch bei Riedler, darum haben wir uns wieder für die Riedler-Aufbauten und Anhänger entschieden“, sagt Rudolf Prehofer jun.

Holztransport von Format

Für den Rund- und Schnittholztransport hat sich Prehofer für einen Rungenaufbau mit Stahlplateau und Stahlstirnwand entschieden. Mit einer Plateaulänge von 6.400 mm und zwei Exte 144 Rungenstöcken mit schraubbaren Rungen werden Nadel- und Laubhölzer in Längen von 3 bis 6 Metern transportiert; dabei ist ein robustes Plateau besonders wichtig. Riedler verbaut bei seinem Stahlplateau dazu einen 4 mm starken hochfesten Stahlblechboden, der besonders widerstandsfähig ist und eine lange Lebensdauer garantiert.

Besonders flexibel beim Transport ist Prehofer mit dem ausziehbaren 3-Achs-Rungenanhänger. Der große Vorteil liegt in der Anpassungsfähigkeit der Ladelänge. So können unterschiedlichste Holzlängen unter Einhaltung

der bestmöglichen Gewichtsverteilung optimal transportiert werden. Ganz zusammengeschoben ist der Anhänger äußerst wendig und kann selbst auf engen Forststraßen problemlos gewendet werden.

Das Ausziehen und Zusammenschieben des Anhängers funktioniert dabei ganz einfach vom Fahrerhaus aus. Die Ladelänge lässt sich von 6.375 – 8.500 mm mit zusätzlichen 3 Zwischenstellungen einstellen. „Trotz dieser Flexibilität wiegt dieser ausziehbare 3-Achs-Anhänger gerade einmal 4.680 kg und das inkl. Reserverad“, so Riedler.

Sägerestholztransport leicht gemacht

Bei einem Sägewerk dieser Größe fällt natürlich auch schon eine Menge des sogenannten Sägerestholzes, wie Sägespäne oder Hackschnitzel an. Dieses Restholz ist schon lange kein Abfall mehr, sondern wichtiger Rohstoff in der Papierindustrie. Mit den Riedler Hackschnitzel-Kippfahrzeugen läuft dieser Transport einfach, schnell und sicher ab. Über 30



Jahre Erfahrung stecken in den Riedler Hackschnitzeltransportern. Besonders das einfach zu bedienende Schwenkdach, das sich um 90 Grad nach unten schwenken lässt, sowie die raschen Entladezeiten zeichnen diese Fahrzeuge besonders aus.

Insgesamt stehen Prehofer bei einer Ladelänge von jeweils 7.200 mm, pro Fuhre mehr als 92 m³ Ladevolumen zur Verfügung.

Aber nicht nur die „inneren Werte“ können sich sehen lassen, sondern auch das äußere Erscheinungsbild fällt sichtlich auf. Die großen Flächen auf den Hackschnitzel-Fahrzeugen eignen sich besonders gut als Werbeflächen.

Prehofer wird mit diesem auffälligen Werbedesign, auf den Straßen wohl besonders viele Blicke auf sich ziehen.

Weitere Infos zu den Riedler-Fahrzeugen unter www.riedler.com

Infos zum Sägewerk Prehofer unter www.prehofer-holz.at



Ernst Riedler Fahrzeugbau- und Vertriebsges.m.b.H.
Bahnleiten 1 • 4664 Oberweis
T.: +43 (0)7612 76040-0
M: office@riedler.com • www.riedler.com



**Damit Ihre Flotte flott bleibt, liefern wir passend für
VOLVO, ZF, MAN, MERCEDES, FULLER-IVECO, SCANIA
europawelt:**

- Tellerradsätze • Ausgleichsgehäuse • Achsdurchtriebe
- Streckachsen • Getriebe- und Achsenteile ...

**Die ganze Vielfalt aus einer Hand!
Europaweiter Ersatzteilservice!**



Heute bestellt - morgen geliefert!



LKW-TEILE-SERVICE Lambert, Anja Lambert
Eselerstraße 4, Industriegebiet Uchtelfangen, D-66557 Illingen
Tel: 00 49 (0) 68 25/49 57 44 Fax: 00 49 (0) 68 25/49 58 46

Mit uns fahren Sie richtig... :

Weiterbildung BerufskraftfahrerInnen im Güterkraftverkehr

praxisnah, kostengünstig, steiermarkweit



**Code C/D „95“
jetzt schulen!**

Alle LenkerInnen von LKWs über 3,5 t hzG zum gewerbmäßigen Transport von Gütern müssen **bis zum 10. September 2014** die gesetzliche Weiterbildung gem. §19b Güterbeförderungsgesetz iVm §12 GWB absolvieren.

Sichern auch **Sie sich jetzt** schon Ihren **Termin** in einem unserer 20 regionalen bfi-Bildungszentren, damit Sie zeitgerecht planen und die erforderliche Bescheinigung über die Weiterbildung kostengünstig erhalten können.

Informieren Sie sich näher – kontaktieren Sie uns gleich!

Detaillierte Informationen erhalten Sie unter der Service-Line 05 7270, auf www.bfi-stmk.at oder in einem unserer bfi-Bildungszentren Aichfeld | Deutschlandsberg | Feldbach | Gleisdorf | Graz Süd | Gröbming | Hartberg | Kapfenberg | Köflach | Leibnitz | Leoben Pestalozzistraße | Murau | Mureck | Mürzzuschlag | Rottenmann.

Ihre Vorteile im Überblick:

- **Praxisnahe, zeitsparende und effiziente** Schulung – entweder direkt bei Ihnen im Unternehmen (Inhouse-Schulungen) oder in einem unserer 20 Bildungszentren: dadurch ersparen Sie sich lange Anfahrtswege und Zeit.
- **Inhouse-Schulungen:** Wir übernehmen für Sie die gesamte administrative Abwicklung, **ohne** dass für Sie ein zusätzlicher **finanzieller Mehraufwand** entsteht.
- Sofern nur einzelne MitarbeiterInnen Ihres Unternehmens geschult werden müssen, können auch öffentliche Seminare anstatt von Inhouse-Schulungen besucht werden.
- Sichern Sie sich schon jetzt Ihren Schulungstermin: Sie können **heuer** mit den erforderlichen Modulen **beginnen** und je nach Wunsch und zeitlicher Abstimmung **den Rest bis spätestens 2014** absolvieren.
- Im **Bedarfsfall** können auch **einzelne Module** gebucht werden.



Berufsförderungsinstitut
Steiermark



Steiermarkweit sind bereits über 1.300 MitarbeiterInnen namhafter Leitbetriebe vom bfi Steiermark geschult worden. Und die Nachfrage ist weiterhin steigend!



Die Schulungen sind optimal auf die Bedürfnisse des Unternehmens ausgerichtet

Insgesamt werden und wurden 80 LKW-FahrerInnen durch das bfi-Bildungszentrum Kapfenberg geschult. Durch den großen MitarbeiterInnenstamm werden die Schulungen in vier großen Gruppen abgehalten und zeitlich so anberaumt, dass alle FahrerInnen rechtzeitig bis 2014 geschult sind. Besonders eingegangen wurde auf unsere innerbetrieblichen Vorgaben: Die Schulungstermine konnten so angelegt werden, dass sie für unseren Betrieb optimal passten. Besonders hervorragend ist das ECO-Training für meine FahrerInnen und Fahrer, bei dem es darum geht, wie sie vorausschauend und kraftstoffsparend unterwegs sein können. Die gesamte Organisation im bfi Kapfenberg lief perfekt und zu unserer vollsten Zufriedenheit ab.

Dr. Johann Huber, Geschäftsführung Huber Johann Spedition- und Transportgesellschaft m.b.H.



Flexible Gestaltung des Schulungsablaufes von großem Vorteil

Obwohl wir in unsere Betriebsstätte Graz-Messendorfgrund über einen Schulungsraum verfügen, wurde die BerufskraftfahrerInnen-Weiterbildung für unsere 17 langjährigen MitarbeiterInnen auf dem Gelände des Bildungszentrums Graz-Süd durchgeführt. Für mich vorrangig war es, die einzelnen Module gleichzeitig schulen zu lassen. Das bfi-Bildungszentrum Graz-Süd und der Vertrieb des bfi Steiermark zeigten sich hier besonders kooperativ und flexibel. Nach Berücksichtigung der internen Betriebszeiten konnten die Fahrer in der ersten Woche 2012 alle geforderten Module abschließen. Das Feedback danach war hervorragend: Vortragende und Organisatoren wurden von unseren Mitarbeitern und von mir sehr gelobt.

Robert Schantl, Geschäftsführung Schantl Transporte GmbH



Ein regionaler Ausbildungspartner aus der Region Murau ist uns sehr wichtig

Ein wichtiges Thema für unser Unternehmen ist die Aus- und Weiterbildung der BerufskraftfahrerInnen, die wir im bfi-Bildungszentrum Murau aufgrund der sehr guten und qualitativ hochwertigen Betreuung durchgeführt haben. Für uns ist es von großem Vorteil, in unmittelbarer Nähe die bfi-Lehrgänge angeboten zu bekommen. In diesem Sektor agieren wir sogar als Partner für das bfi-Bildungszentrum Murau, indem wir dem Bildungszentrum unser technisches Equipment für andere bfi-SchulungsteilnehmerInnen zur Verfügung stellen. So entsteht eine Win-win-Situation.

Johann Tanner, Umweltbeauftragter Brauerei Murau

Mit innovativer Downloadtechnik Bußgelder vermeiden

2012 feiert die MOTOMETER GmbH, Spezialist für Fahrtschreiber und Downloadtechnik, 100jähriges Jubiläum. Einige Jubiläums-Innovationen sind u. a. der Remote Download für digitale Tachografen, der den Ferndownload der Fahrerkarten- und Fahrtschreiberdaten realisiert sowie die neue Version der Auswertesoftware MOTODRIVE 2.13. Jetzt auch als Serverlösung mit Mandantenverwaltung erhältlich.



Nächste Generation bei MOTOMETER: SE5000 Exakt Duo

Der weiterentwickelte Fahrtschreiber SE5000 Exakt Duo mit der bewährten 1-Minutenregelung und integrierten neuen Duo-Anzeige unterstützt Unternehmer bei der weiteren Optimierung der Fahrzeugauslastung. Er warnt den Fahrer mit

Countdowns zu Lenk- und Ruhezeiten und neuen Alarmfunktionen frühzeitig vor der Überschreitung der Lenkzeit.

Dongle für mobile Assistenten

Die innovative Verbindung zwischen TachoLink Dongle, jedem digitalen EG-Kontrollgerät und Android ba-

siertem Smartphone oder Tablet PC vermeidet mithilfe der **kostenlosen Duo Mobile & Tacho Center Apps** Fehlentscheidungen, die zu hohen Bußgeldern führen können.

Mehr Informationen zu MOTOMETER-Produkten: www.motometer.de

WIFI Kurstermine für Transporteure auf einen Blick!



Auf der neu gestalteten Website des WIFI Steiermark im Bereich Verkehr finden Sie sämtliche Kurs-termine und zahlreiche Informationen.

Der Vorbereitungskurs für die Konzessionsprüfung und die Weiterbildungskurse der Berufskraftfahrer

zählen ebenso zum Angebot, wie auch die Gefahrgutausbildung und vieles mehr.

Nehmen Sie sich ein paar Minuten Zeit und gönnen Sie sich den Blick in die Zukunft der Aus- und Weiterbildung im Transportbereich!

Anfragen richten Sie bitte gerne an:

WIFI Steiermark
Körblergasse 111-113
Tel.: 0316 602 1234 oder
info@stmk.wifi.at

Bitte beachten:

Wenn Sie Neuigkeiten und Interessantes aus der Branche wissen oder auch etwas berichten wollen, melden Sie sich in der Fachgruppe.

Vermietung:

ABSTELL- u. LAGERPLATZ – ca. 2.000 m² für Ihre Lkw o. Ä. in optimaler Lage in Graz-Umgebung (Zettling) zu vermieten oder zu vergeben. Auch Lang- bzw. Kurzzeitmiete möglich! Zufahrt Tag und Nacht durchgehend möglich, asphaltiert, kommissioniert.
Anfragen unter 0676/700 39 13 H. STOCKER

unser Angebot für Kleintransportunternehmer:
(für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht)
die Tank- und Servicekarten
der Shell Austria GmbH

Ihre Vorteile:

- ✓ Bequemes und bargeldloses Einkaufen
- ✓ Österreichweit oder für ganz Europa
- ✓ Elektronische **Sammelrechnung**, für das FA gültig
- ✓ **Sonderkonditionen** in der Höhe von **brutto 3,0 ct + 10 % Rabatt auf Öle bei Shell**
- ✓ Sie legen selbst fest, welche Produkte mit der Karte bezahlt werden können
- ✓ Detaillierte und übersichtliche Abrechnung nach Kfz, Produkten und Fahrer sortiert
- ✓ Sie erhalten so viele Karten wie Sie brauchen
- ✓ Sicherheit durch elektronische Abwicklung
- ✓ Mehrwertsteuer-Rückerstattung von EU-Ländern möglich

**Bitte lassen Sie mir ein Angebot mit Konditionen für die Nutzung der
Tank- und Servicekarten der Shell Austria GmbH zukommen:**

Firmenname: _____

Adresse: _____

Telefonnummer: _____ @-Mail-Adresse: _____

Anzahl der Kfz: _____ Monatlich getankte Liter: _____

Interesse an: ☐ Stationskarte: österreichweit, gebührenfrei
☐ euroShell Card: europaweit, € 0,50 netto je Karte/Monat

SENDEN SIE DIESES FORMULAR BITTE AN:

per FAX: 01/79797-1698 oder

per MAIL: Sasu-Cards-ACH@shell.com

Nach Erhalt Ihrer Daten lassen wir Ihnen die Unterlagen sehr gerne zukommen, oder
beantworten Ihre Fragen zu diesem Thema.

Wir freuen uns auf Ihre Anfragen und Ihr Interesse.

Ihr Shell – Tankkarten – Team

Kfz-Anmeldung: Flucht ins Ausland kann teuer werden



Von Petra Mravlak
petra.mravlak@wkstmk.at

Wer auf Dauer im Inland mit ausländischem Autokennzeichen unterwegs ist, muss mit saftigen Strafen rechnen.

Niedrigere Kfz-Steuern und eine geringere Normverbrauchsabgabe in unseren Nachbarländern bringen so manchen Autobesitzer auf die Idee, sein Fahrzeug jenseits der Grenzen anzumelden. Doch damit begibt man sich leicht auf illegales Terrain – mit schwerwiegenden Folgen.

Grundsätzlich gilt: Wenn ein Autobesitzer mit Hauptwohnsitz in Österreich ein Kfz mit ausländischem Kennzeichen ins Inland bringt oder hier verwendet, so hat er einen Monat Zeit, um dieses in Österreich anzumelden. Wer glaubhaft machen kann, dass eine Zulassung im Inland innerhalb dieser Zeit nicht möglich war, erhält eine Fristverlängerung um einen weiteren Monat. Strenge Regeln gibt es auch bei Firmenfahrzeugen: „Werden Firmenfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen durch Beschäftigte mit Hauptwohnsitz in Österreich überwiegend im Inland verwendet, so müssen sie ebenfalls

im Inland angemeldet werden“, weiß Spartengeschäftsführer Anton Moser. Ausschlaggebend für die Beurteilung darüber, wo sich das Fahrzeug überwiegend befindet, ist der dauernde Standort – etwa am Firmensitz oder einer Zweigniederlassung, von der aus über das Fahrzeug verfügt wird. Es zählen Kriterien wie der Ort des Antritts der täglichen Fahrt, der Einstellungsort (Garage etc.) oder das jährliche Service.

Auftragsarbeiten

Wenn ein Mitarbeiter mit Hauptwohnsitz im Inland allerdings bei einem ausländischen Unternehmen beschäftigt ist und nicht aus eigenem Gutdünken über das Firmenfahrzeug verfügen kann, sondern damit nur Aufträge bzw. Arbeiten für das Unternehmen in Österreich durchführt, ist „vorübergehender internationaler Verkehr“ gegeben. Das bedeutet, dass das Fahrzeug nicht im Inland angemeldet werden muss. „In diesem Fall empfiehlt es sich aber, eine entspre-

chende Bestätigung des Arbeitgebers mitzuführen“, sagt Moser. „Daraus sollen das Beschäftigungsverhältnis sowie die Tatsache, dass mit dem Fahrzeug Firmenaufträge in Österreich durchgeführt werden, hervorgehen.“

Wohnsitz

Für Personen ohne Hauptwohnsitz im Bundesgebiet gilt Paragraph 79 des Kraftfahrzeuggesetzes (KFG), wonach das Fahrzeug ein Jahr lang im Inland verwendet werden darf. „Der gewöhnliche Wohnsitz, zu dem die stärksten persönlichen Beziehungen bestehen und der den Mittelpunkt der Lebensverhältnisse darstellt, muss dabei im Ausland liegen“, ergänzt Moser. Wochenendpendler, die an Werktagen in Österreich tätig sind, aber regelmäßig an den Wochenenden an ihren Wohnort im Ausland zurückkehren, haben dort auch ihren ordentlichen Wohnsitz. Ihre Fahrzeuge unterliegen daher nicht der österreichischen Zulassungspflicht.



LKW – FRIENDS ON THE ROAD



BERUF **FAHRER**

Ausbildung – Weiterbildung

Unterwegs im eigenen BÜRO AUF

Hoch über der Straße sitzt man in der mächtigen Zugmaschine – das ist auch gut so, schließlich muss der, der sie lenkt, Überblick haben. Doch egal ob in einem Sattelkraftfahrzeug, Solo-Lkw, Kipper, KT-Fahrzeug oder Ähnlichem, der Beruf der Fahrerin bzw. des Fahrers bietet jungen Leuten weit mehr, als nur das Führen eines Fahrzeuges.

Kaum ein Berufsbild hat ein ähnlich wild-romantisches Image wie der der Fahrerin oder des Fahrers: „Könige der Landstraße“ nennt man sie und doch bringt man ihnen auf den Autobahnen oft wenig royalen Respekt entgegen. Zu langsam, zu laut, zu groß sind ihre mächtigen Maschinen – und dennoch gilt: keiner käme ohne die Berufskraftfahrer/-innen im täglichen Leben aus. Der Fernverkehr bringt die Waren per Sattelzug von den großen Industriezentren und Häfen ins Land, der Nahverkehr verteilt sie im LKW an die Geschäfte vor Ort. Kranfahrzeuge helfen beim Bau von Häusern und selbst bei Liftanlagen im Hochgebirge. In jedem einzelnen Fall sind es die Fahrer und Fahrerinnen, die verant-

wortungsvoll dafür sorgen, dass Waren an ihr Ziel gelangen. Auch für Menschen mit technischem und handwerklichem Geschick ist das LKW-Fahren eine vielseitige und abwechslungsreiche Herausforderung.

Europa sehen und dafür bezahlt werden

Auch wenn sich die Fernfahrerromantik alter Zeiten in manchen Bereichen geändert hat, so bietet der Beruf „LKW-Fahrer/-in“ bis heute noch Dinge, die kein Bürojob anzubieten hat: Touren in wunderschöne Landschaften, die manch einer nur aus dem Urlaub kennt, ein Zusammenreffen mit den unterschiedlichsten Menschen, Kulturen und Sprachen und all das bei guter Bezahlung

und einem sicheren Arbeitsplatz. Gerade als junge(r) Lenker/-in hat man so die Chance, Erfahrungen zu sammeln, die vielen Altersgenossen verborgen bleiben.

Leichter Zugang mit Aufstiegschancen

Der Fahrerberuf besteht allerdings schon längst nicht mehr nur aus dem Fahren selbst. Der Lenker ist heute ein Experte für Güterbeförderung, für Ladungssicherung und er muss Computerkenntnisse genauso besitzen, wie er im Umgang mit Menschen geschult sein muss. Der Einstieg ins Berufsleben fällt leicht: LKW-Lenker/-innen sind gefragt, denn österreichische Transportunternehmer sind auf der Suche nach engagiertem MitarbeiterInnen. Die vielfältigen Qualifi-



RÄDERN



FRAGEN UND ANTWORTEN

kationen eröffnen darüber hinaus auch Aufstiegschancen, wie etwa zum LKW-Disponenten oder anderen Berufen im Logistikbereich.

LKW-FahrerIn werden

Grundvoraussetzung für das berufliche Lenken von LKW ist die Führerscheinprüfung und eine anschließende Grundqualifikationsprüfung. Wird diese bestanden, so ist man bereits mit 18 Jahren berechtigt, LKW über 7,5 Tonnen zu lenken.

Kontakt und Infos

Weitere Infos zur Ausbildung gibt es in dieser Broschüre und in der jeweiligen Fachgruppe Güterbeförderung der Wirtschaftskammer Ihres Bundeslandes (www.wko.at bzw. www.dietransporteure.at).

Was verdienen LKW-LenkerInnen?

LKW-Fahrerinnen und Fahrer werden für ihre verantwortungsvolle Berufstätigkeit leistungsgerecht entlohnt. Dazu kommen im In- und Ausland attraktive, steuerfreie Spesenregelungen. Attraktive Konditionen gibt es für Spezialisten und Spezialistinnen z. B. bei Kran-, Silo- oder Gefahrguttransporten.

Findet man einen Job als LKW-LenkerIn?

Österreichische Transportunternehmen sind auf der Suche nach engagiertem MitarbeiterInnen. Die Aussichten auf einen sicheren Arbeitsplatz sind hervorragend.

Ist der Beruf auch was für Frauen?

Ja! LKW fahren ist längst keine reine Männerdomäne mehr! Im Nah- und Fernverkehr sind Frauen inzwischen in diesem Beruf gern gesehen und werden geschätzt.

Ab wann darf ich LKW beruflich fahren?

Sobald die Führerschein- sowie die Grundqualifikationsprüfung bestanden wurde. Also auch bereits ab 18 Jahren mit Fahrzeugen aller Gewichtsklassen.

Wo kann ich den LKW-Führerschein machen und was kostet das?

Die Fahrschulen bieten die benötigten Kurse und informieren über die genauen Kosten.

BERICHTE AUS DEM COCKPIT



ANDREA KOCH (34)

Ich bin seit sechs Jahren mit den großen LKW unterwegs, vor allem im Nahverkehr. Was mich anfangs vor allem überrascht hat, waren die vielfältigen Aufgaben. Man sitzt also nicht nur „auf dem Bock“ sondern hat auch vor und nach der Fahrt einiges zu erledigen.

Damit, dass ich diesen Beruf als Frau ausübe, hat noch keiner ein Problem gehabt. Im Gegenteil, ich glaube, viele sind erst ein bisschen überrascht, wenn ich aus meinem Laster aussteige, gehen dann aber mit mir um, wie mit jedem Kollegen.



MARC LECHNER (23)

Mir taugt der Beruf total. Ich bin viel im Fernverkehr unterwegs, vor allem in Österreich, Deutschland, Schweiz oder Italien. Auch in Frankreich, BENELUX, Spanien oder Skandinavien bin ich regelmäßig oder fahre über den Kanal nach Großbritannien. Das tolle ist, dass du viel herum kommst, mit den Leuten dort vor Ort zu tun hast und halt fast täglich andere und neue Dinge siehst. Sicher, der Stau oder ungeduldige Autofahrer nerven manchmal. Aber stattdessen jeden Tag im Büro sitzen? Dann schon lieber im LKW auf der Straße!



Beruf mit Zukunft

LKW-LENKER/IN

Gute Fahrerinnen und Fahrer haben sehr gute berufliche Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Mehr als insgesamt 11000 Transporteure und Kleintransporteure in Österreich sowie Industrie-, Handels- und Gewerbebetriebe bieten interessante Fahrtätigkeiten im Nah- und Baustellenverkehr sowie im nationalen und internationalen Fernverkehr.

Voraussetzung für das berufliche Lenken von LKW (über 3,5 Tonnen) ist, dass man die Führerscheinprüfung und eine zusätzliche Grundqualifikationsprüfung ablegt. Die Grundqualifikation berechtigt bereits mit 18 Jahren „große“ LKW (über 7,5 Tonnen) zu lenken.

Die Grundqualifikationsprüfung besteht aus folgenden Teilen

- **Erweiterte Fahrprüfung**
Diese kann noch am selben Tag, im Anschluss an die bestandene praktische Führerscheinprüfung, abgelegt werden.
- **Schriftliche Prüfung mit Multiple-Choice-Fragen:** Der Fragenkatalog für LKW- (bzw. Omni-

bus-)LenkerInnen ist im Internet veröffentlicht. Dabei geht es zum Beispiel um die Erörterung von Praxissituationen, etwa die Organisation einer Fahrt von Vorarlberg nach Wien oder ins Ausland.

- **Mündliche Prüfung** mit einer Dauer von mindestens 30 Minuten.

Wichtig ist, sich mind. 6 Wochen vor der Grundqualifikationsprüfung beim jeweiligen Amt der Landesregierung schriftlich anzumelden!

Tipp

Es ist von Vorteil, die Grundqualifikationsprüfung gleich im Anschluss

an die praktische Führerscheinprüfung abzulegen, obwohl dies auch später möglich ist. Die „erweiterte“ Prüfungsfahrt ist verkürzt, man steht im Lernprozess und darf mit der erfolgreichen Ablegung der Grundqualifikationsprüfung LKW (> 3,5 Tonnen hzG) bzw. Omnibusse beruflich lenken.

Weitere Infos

Detaillierte Informationen und Auskunft bieten die Fachgruppen Güterbeförderung in Ihrer jeweiligen Wirtschaftskammer.

Weitere Infos finden Sie auch im Internet unter www.wko.at oder www.dietransporteure.at.



WEITERE INFORMATIONEN

Infos zur interessanten beruflichen Karriere als LKW-Lenker und Lenkerin erhältst du bei der jeweiligen Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe in der Wirtschaftskammer deines Bundeslandes. Online unter www.wko.at oder www.dietransporteure.at



WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH

GESETZLICHE WEITERBILDUNG FÜR
LKW-LENKER UND LENKERINNEN

PFLICHT UND CHANCE GLEICHERMASSEN

„Viele erfahrene Fahrer und Fahrerinnen sind überrascht, wie viel Nützliches sie für die tägliche Praxis aus der Weiterbildung mitnehmen können!“

Noch bis September 2014 bleibt LKW-Lenker/-innen Zeit, die vor dem 10. September 2009 ihren C1 oder C-Führerschein gemacht haben, die fünf benötigten Weiterbildungsmodule zu absolvieren. Dies ist auch für erfahrene Fahrer/-innen eine Chance, Wissen aufzufrischen und Neues zu erfahren.



Die Weiterbildung ist auch für erfahrene Fahrer und Fahrerinnen vorgeschrieben. Sonst darf ab 2014 nicht mehr beruflich LKW gefahren werden!



Von der richtigen Ladungssicherung bis zum umweltfreundlichen Fahren reichen die Informationen der Weiterbildung.

Im September 2009 wurde die Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals in der EU neu geregelt. Lenker/-innen, die den LKW-Führerschein bereits vor dem 10. September 2009 gemacht haben, müssen innerhalb von fünf Jahren, fünf praxisorientierte Weiterbildungsmodule à 7 Stunden, insgesamt also 35 Stunden absolvieren, um ab September 2014 ihren Fahrberuf weiterhin ausüben zu dürfen.

Von Umweltschutz bis Ladungssicherung

Ermächtigte Ausbildungsstätten findet man in ganz Österreich. In mehreren Modulen wird in den Schulungen auf folgende Themen eingegangen:

- Brems- und Sicherheitstechnik

- Eco-Training
- Ladungssicherung
- Recht
- Gesundheit und Sicherheit

Vorteile in der Praxis

Die Erfahrung zeigt, dass die praxisorientierten Weiterbildungsmodule selbst für routinierte Fahrer/-innen einen Mehrwert bringen. Langjährig erfahrene Lenker stellen zurecht die Frage, wozu die Weiterbildung notwendig ist. Viele haben Millionen unfallfreie Kilometer zurückgelegt und verfügen über eine enorme Erfahrung. Denen macht man nichts vor. Die meisten sind hinterher dennoch überrascht, wie viel Nützliches die Weiterbildungsseminare für ihre tägliche Praxis bringen.

Jetzt planen und anmelden!

Bis zum 9. September 2014 müssen die fünf Module zu je sieben Stunden absolviert sein. Bei der zuständigen Führerscheinstelle (z. B. Bezirkshauptmannschaft, in Wien beim Verkehrsamt) erhält man dann die Eintragung des Codes C95 in den LKW-Führerschein. Sonst erlischt die Erlaubnis, beruflich LKW lenken zu dürfen. Daher ist es wichtig, schon jetzt zu planen, wann die Weiterbildung absolviert wird.

Bezahlt wird die Weiterbildung in den meisten Fällen vom Unternehmen, in dem die Fahrer/-innen beschäftigt sind. Dies gilt jedenfalls für das Güterbeförderungsgewerbe.



IMPRESSUM:

Herausgeber:
ARGE LOGCOM
Wiedner Hauptstraße 68
1040 Wien; office@logcom.org
Redaktion: Gerhard Amann, Peter Trapper,
Peter Klemens, Rolf Karner;
Satz und Layout: karnerkreativ.com



WIR BRINGEN, WAS SIE TÄGLICH BRAUCHEN.



Verlust der Fahrerkarte

Was tun bei Verlust der Fahrerkarte?

Der Lenker darf ohne Fahrerkarte (Verlust, Diebstahl) höchstens 15 Kalendertage weiterfahren (länger als 15 Kalendertage nur dann, wenn er diesen längeren Zeitraum für die Rückkehr mit dem Fahrzeug zum Unternehmensstandort benötigt). Für das erlaubte Lenken ohne Fahrerkarte benötigt der Lenker einen Nachweis, dass er die Fahrerkarte verloren hat. Der Lenker muss daher eine Verlustmeldung abgeben und sich eine Verlustbestätigung ausstellen lassen.

Verlustbestätigung

Die Verlustbestätigung kann bei folgenden Stellen besorgt werden:

- Bei jedem Stützpunkt von ÖAMTC und ARBÖ, in deren Öffnungszeiten
- Bei den Gemeindeämtern (Fundamt), in den Zeiten des Parteienverkehrs

Für abgelaufene Fahrerkarten kann kein Verlust angezeigt werden (Ablaufdatum scheint im System auf);

in diesem Fall ist eine neue Karte zu beantragen.

Der Verlust der Fahrerkarte wird (im Gegensatz zum Diebstahl, siehe weiter unten) von den Polizeidienststellen nicht bestätigt.

Manuelle Aufzeichnungspflicht

Bei Verlust der Fahrerkarte muss der Lenker jeden Tag am Ende der Fahrt die im Kontrollgerät (Massenspeicher) vorhandenen Aufzeichnungen der Zeitgruppen (Lenkzeiten, Lenkpausen etc.) ausdrucken (Tagesausdruck). Der Ausdruck ist mit dem Namen und der Führerscheinnummer/Fahrerkartennummer zu versehen und zu unterschreiben.

Ersatzkarte

Der Lenker muss bei den zuständigen Behörden seines Wohnsitzstaates (in Österreich ÖAMTC, ARBÖ) innerhalb von 7 Kalendertagen eine Ersatzkarte beantragen. Gemeinsam mit dem Antrag auf Ersatzkarte muss der Lenker die Verlusterklärung vorlegen. ÖAMTC und ARBÖ stellen

innerhalb von 5 Werktagen nach begründeter Antragstellung eine Ersatzkarte aus. Die Ersatzkarte wird grundsätzlich auf Basis der Unterlagen bei der Erstaussstellung der Fahrerkarte ausgestellt. Eine neuerliche Vorlage von Lichtbild bzw. Meldezettel ist daher nicht notwendig, außer es hat sich der Hauptwohnsitz seit der letzten Antragstellung geändert.

Kosten

Wird eine Ersatzkarte beantragt, so ist für die Ausstellung ein Kostenersatz von 14 Euro pro angefangenem Jahr der verbleibenden Gültigkeitsdauer zu entrichten.

Diebstahl der Fahrerkarte

Im Falle des Diebstahls der Fahrerkarte gelten grundsätzlich dieselben Regeln wie bei Verlust. Der einzige Unterschied besteht darin, dass bei Diebstahl die Polizeidienststellen verpflichtet sind, die Diebstahlsanzeige aufzunehmen und zu bestätigen. Damit kann der Lenker bis zur Ausstellung der Ersatzkarte, maximal aber 15 Kalendertage, fahren.

TRAN-Ausschuss beschließt Änderungen für den Baustellenverkehr bei den Lenk- und Ruhezeiten

Der Einsatz der Interessenvertretung auf europäischer Ebene hat im Hinblick auf den Baustellenverkehr erste positive Ergebnisse gezeigt.

Am 31. Mai hat der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments über Änderungsvorschläge zur Tachografen-VO (VO 3821/85 bzw. VO 561/2006) abgestimmt. Eine für den Baustellenverkehr möglicherweise positive, wegweisende Änderung ergab der angenommene Änderungs-

antrag von Hubert Pirker im Hinblick auf die VO 561/2006.

Zu den nationalen Ausnahmemöglichkeiten soll folgender Passus aufgenommen werden:

„In Artikel 13 Absatz 1 wird folgender neuer Buchstabe „q“ eingeführt: „Fahrzeuge, die im Baustellenverkehr zur Zu- und Ablieferung von Baumaterialien eingesetzt werden.“ Das würde bedeuten, dass die Lenkpause in 15-Minuten-Einheiten konsumiert werden kann.

Begründet wird dies damit, dass die korrekte Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten-Bestimmungen im Baustellenverkehr zum Teil praktisch unmöglich sind.

Sollte dieser Passus auch in weiterer Folge bestätigt werden, ergebe dies die Möglichkeit Abweichungen vom Regime der Lenk- und Ruhepausen für den Baustellenverkehr national zuzulassen und dadurch den praktischen Gegebenheiten Rechnung zu tragen.

Bezirksveranstaltung in Mürzhofen

Die regionalen Frächter aus den Bezirken Bruck/Mur, Leoben, Mariazell und Mürzzuschlag wurden zu einer informativen Branchenveranstaltung eingeladen. Obmann Moder informierte die zahlreich anwesenden Frächter über das neue Feinstaubfahrverbot und den Erfolg der Fachgruppe bei den schwierigen Verhandlungen mit der Landesregierung und das positive Ergebnis, einen großen Fördertopf für den Ankauf von EEV- und EURO-VI-Lkw zu bekommen. Die Imagekampagne „Friends on the road“ und die Roadshow beim Grazer Stadtfest wurden präsentiert. Bernhard Kubik, Euroshell, berichtete über die Möglichkeit bis zu 10 % Treibstoff einzusparen. Der Bezirksvertreter Peter Allmer forderte flexiblere Lenkzeiten für Baustellentransporte. KR Max Zott-



ler erzählte den Anwesenden über die Entstehungsgeschichte der Imagewerbung Friends on the road und seine Bemühungen Werbung für die Branche zu machen.

Manfred Pock, betriebswirtschaftlicher Referent der WK Steiermark, zeigte mit Praxistipps eine perfekte Kalkulation für ein Transportunter-

nehmen und dass es „ohne Geld ka Musi gibt“. Der neueste EURO-VI-Mercedes wurde vor dem Turmwirt präsentiert. Durch die großzügigen Sponsoren Wittwar (Andreas Oberbichler), Euroshell (Bernhard Kubik) und Asko (Robert Waltl) gab es einen gemütlichen Ausklang der Veranstaltung.



Fachhochschulstudenten aus Kapfenberg bei der Firma Zottler

In jahrelanger Tradition besuchten auch heuer wieder die Fachhochschulstudenten den Transportbetrieb Zottler in Niklasdorf. Ingrid und Max Zottler konnten die angehenden Logistiker mit den Problemen der Branche vertraut machen. Danach gab es unter den Studenten mehr Verständnis für die Branche, wie die ständigen Polizeikontrollen, unflexible Lenkzeiten, unsinnige Fahrverbote, hohe Road-Pricing-Kosten ...

Nach einer langen anregenden und interessanten Diskussionsrunde gab es vom Verantwortlichen DI Hans

Georg Frantz die Anfrage, ob der nächste Lehrgang nächstes Jahr wieder vorbei kommen darf.



Rundholzfrächtersitzung in Gratkorn

Diesmal fand die jährliche Sitzung nicht wie gewohnt in Niklasdorf sondern in Gratkorn beim Fischerwirt statt. Obmann Moder berichtete den zahlreich erschienenen Rundholzfrächtern aus der ganzen Steiermark über das neue Feinstaubfahrverbot und die „Friends on the road Tour“ beim Grazer Stadtfest. Der Sprecher der steirischen Rundholzfrächter, Gottfried Golob, konnte diesmal sogar Mag. Peter Seebacher und Klaus Krammer von der Papierholz Austria begrüßen. Thomas Parz, betriebswirtschaftlicher Referent der WK Steiermark, konnte Tipps für die Kalkulation und Preisverhandlungen geben. Durch die Sponsoren Mercedes Wittwar (Andreas Oberbichler) und Penz „Crane“ (Alexander Knapsitsch) gab es einen gemütlichen Ausklang der Veranstaltung.



Fachkurs für das Güterbeförderungsgewerbe – Konzessionsprüfungstermine

Für die Prüfungen zum Nachweis der fachlichen Eignung für das Güterbeförderungsgewerbe wurde folgender Termin festgesetzt:

Fachkurs:	3. – 20. September 2012 (Vorbereitung: 28. August 2012)
Schriftliche Prüfung:	Mittwoch, 10. Oktober 2012
Mündliche Prüfung:	Dienstag, 16. Oktober bis Donnerstag, 18. Oktober 2012

Die schriftlichen Prüfungen finden beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 8010 Graz, Burggasse 13, 1. Stock, Großer Saal, statt und beginnen jeweils um 8 Uhr.

Die mündlichen Prüfungen finden im Wirtschaftsförderungsinstitut (WIFI) Steiermark, 8021 Graz, Körblergasse 111–113 statt und beginnen um 8 Uhr.

Anmeldungen zum Prüfungstermin müssen spätestens 6 Wochen vor dem jeweiligen Prüfungstermin beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 14, 8020 Graz, Nikolaiplatz 3, eingebracht werden.



Nähere Auskünfte über die erforderlichen Unterlagen erhalten Sie beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 14, Mag. Bernhard Trumler, Tel: 0316/877-2488.

LogCom – neue Mitglieder

Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde. Tragen Sie die geplanten Maßnahmen zur Imageverbesserung und zur Hebung der Verkehrssicherheit mit. Werden Sie Mitglied der LogCom und Sie können persönlich Inhalte und Ziele mitbestimmen.

Immer mehr steirische Transportunternehmer machen mit:

Puster Anton GmbH
Reifersdorf 7a
8720 Knittelfeld
Mitglied seit: 14.06.2012

Rattinger Franz KG
Tauernstraße 23
8763 St. Oswald-Möderbrugg
Mitglied seit: 11.06.2012

Schäffer Transport GesmbH
Wöll 1
8756 St. Georgen/Judenburg
Mitglied seit: 06.06.2012

Prieler Transport GesmbH
Sankt Georgen 147
8820 St. Marein/Neumarkt
Mitglied seit: 05.06.2012

Tatschl & Söhne Speditions- u.
Transport GesmbH
Admonter Straße 70
8940 Liezen
Mitglied seit: 04.06.2012

Braunstein Erich Transporte
Bundesstraße 51
8410 Wildon
Mitglied seit: 01.06.2012

BREM Bau GmbH
Frojach 22
8841 Frojach-Katsch
Mitglied seit: 01.06.2012

Abschleppdienst Briscek Roberto
Burggasse 134
8750 Judenburg
Mitglied seit: 25.05.2012

Lindner Martin
Rainberg 4
8820 Neumarkt
Mitglied seit: 23.05.2012

Gradischnig Erich GmbH
Lindbergstraße 1
8811 Scheifling
Mitglied seit: 22.05.2012

Mario Esser Internationale Transporte
Niederwölz 86
8831 Niederwölz
Mitglied seit: 14.05.2012

Johannes Matzhöld GesmbH
Arndorf 72
8181 Unterfladnitz
Mitglied seit: 08.05.2012

Peinhopf
Fisching 44
8741 Weißkirchen
Mitglied seit: 16.03.2012

Neue Fahrzeugbeklebungen in der Steiermark



Zechner Transport Ges.m.b.H.



Opel Movano



MAN Nutzfahrzeuge Österreich AG



Felber Transport Ges.m.b.H.



Petschl Transporte Österreich
GmbH & Co KG



Fahner Overland GmbH

Ehrung 20 Jahre unfallfreie Fahrt bei der Firma Spari



Familie Spari mit Fahrer Erich Ramschak

Ein seltenes Jubiläum galt es kürzlich bei Transporte Spari in Mooskirchen zu feiern: Seit zwei Jahrzehnten ist Erich Ramschak als Lkw-Fahrer für das Unternehmen im Einsatz – und das unfallfrei. Fünfmal die Woche ist er in den Nachtstunden zwischen 19 und 6 Uhr mit sei-

nem Lkw auf der Strecke zwischen Kalsdorf und Hörsching unterwegs. Für seine Dienstgeber, Barbara und Rudolf Spari, ist das eine „unglaubliche und seltene Leistung eines Mitarbeiters.“ „Im Straßenverkehr und für alle übrigen Mitarbeiter ist er ein Vorbild“, so Spari.

Weiterhin mehrheitliche Ablehnung überlanger Lkw-Züge auf Österreichs Straßen

Ein Brief von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas an den Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments sorgt auch in Österreich für helle Aufregung und hat die Diskussion um die Zulassung des Gigaliners (ein bis zu 60 Tonnen und bis zu 25,5 Meter langer Lkw-Zug) neu entfacht.

Bei einem hochkarätig besetzten GSV-Forum zu diesem Thema gab es sowohl von den Befürwortern als auch von den Gegnern eine Reihe neuer Erkenntnisse.

Der Präsident der Spediteure und Logistiker, Harald Bollmann, wandte sich vor allem gegen die Polemik, mit der die Diskussion geführt werde: „Es geht nicht primär ums Gewicht sondern um die Größe der Ladefläche, weil diese für eine schnelle Be- und Endladung eine entscheidende Rolle spielt.“ Bollmann schätzt den Bedarf an überlangen Lkw in Österreich auf maximal 150 Stück.

Ablehnend äußerte sich der Vertreter des Güterbeförderungsgewerbes, Wolfgang Herzer: „Wir sind sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus sicherheitstechnischen Gründen gegen die Einführung der Straßengiganten. Am Ende des Tages wird mehr für das gleiche Geld transportiert.“ Herzer glaubt zwar, dass der Gigaliner langfristig nicht zu verhindern sein wird,

verlangt aber für diesen Fall eine einheitliche europäische Lösung.

Wenig überraschend lehnte auch der Vertreter der Bahn, Andreas Fuchs, Geschäftsführer der Rail Cargo Austria, die Zulassung von Gigalinern ab: „Eine europaweite Zulassung des Gigaliners hätte weitreichende Rückverlagerungen von Schienengüterverkehren auf die Straße zur Folge.“ Auf mittlere Sicht könnte das auch das Aus für die beschlossenen europäischen Bahnkorridore bedeuten.

Der Vertreter des ÖAMTC, Markus Schneider, führte gegen den Gigaliner vor allem Sicherheitsbedenken an: „Auf Lkw-Unfälle entfallen jetzt schon 13 % der Getöteten, obwohl ihr Anteil nur 4 % an den Unfällen beträgt.“ Weder Rückhaltesysteme (Leitschienen etc.) noch Pannbuchten in Tunnels seien für überlange Lkw ausgelegt.

Eine vehemente Ablehnung gab es auch vom Geschäftsführer der Asfinag Alpenstraßen AG, Klaus Fink: „Neben sicherheitstechnischen Aspekten sind auch enorme finanzielle Aufwendungen in der Höhe von 5,4 Milliarden Euro erforderlich, um die Straßeninfrastruktur auf die erhöhten Anforderungen anzupassen.“ Er räumte allerdings ein, dass bei einer Gewichtsbeschränkung von 44 Ton-

nen der zusätzliche Aufwand geringer wäre.

VOLVO, vertreten durch Herbert Spiegel, Geschäftsführer von Volvo Trucks Österreich, verwies auf die Hand in Hand gehende Entwicklung von Wohlstand und Transportleistung. „Zur Bewältigung des wachsenden Transportaufkommens – sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch – ist das European Modular System (EMS) ein Lösungsansatz, den wir unterstützen.“ Das heißt nicht zwingend schwerere Fahrzeuge. Viele Güter sind volumenintensiv. Die Fahrzeuggröße ist nach Straßenklasse zu wählen.

GSV-Generalsekretär Mario Rohrer hält zusammenfassend fest, dass, wie bei allen Verkehrsthemen, auch beim Thema Gigaliner eine differenzierte Betrachtungsweise erforderlich ist. Letztlich geht es darum, eine europaweite Lösung zu finden, die den Kundenbedarf, die Wirtschaftlichkeit sowie Umwelterfordernisse optimal vereint.

Die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) ist eine Plattform aller Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasserstraßen, Luftfahrt – und setzt sich für die Sicherung und Qualität einer nachhaltigen intermodalen Verkehrsinfrastruktur ein.

Umsatzsteuer in der Transportbranche

Reverse Charge-Regelung, B2B-Generalklausel, Zusammenfassende Meldung: Im Transportbereich gibt es zahlreiche umsatzsteuerliche Änderungen. Über die wesentlichen Neuerungen informiert die Steuer-Beratung Gaedke & Partner GmbH:

Gerade im Transportbereich hat die Umsatzsteuer in den letzten Jahren zahlreiche Änderungen erfahren. Für sonstige Leistungen wurden neue Leistungsregeln eingeführt, die „Reverse Charge-Regelung“ wurde auch auf Transportleistungen ausgeweitet und bei bestimmten im Ausland erbrachten Leistungen wurden die umsatzsteuerlichen Verpflichtungen um die Abgabe einer „Zusammenfassenden Meldung“ erweitert. Im Folgenden soll dargestellt werden, wie eine Beförderungsleistung systematisch umsatzsteuerlich zu prüfen und einzuordnen ist.

Von einer „**Beförderungsleistung**“ wird gesprochen, wenn die Fortbewegung von Personen oder Gegenständen zum Zweck der Überwindung räumlicher Entfernungen den Hauptzweck der Leistung darstellt. Während die Durchführung einer Güterbeförderungsleistung durch einen Lieferanten häufig eine unselbstständige Nebenleistung zu einer anderen Hauptleistung darstellt (z. B. Lieferung von Waren „frei Haus“), wodurch diese Nebenleistung das umsatzsteuerliche Schicksal der Hauptleistung teilt, stellen Beförderungsleistungen von Frachtern und Spediteuren in der Regel **selbstständige sonstige Leistungen** dar. In einem ersten Schritt ist daher der Ort der Erbringung einer solchen selbstständigen Beförderungsleistung zu untersuchen.

Seit 1. Jänner 2010 sind sonstige Leistungen, die an einen Unternehmer erbracht werden, nach § 3a Abs. 6 UStG grundsätzlich an jenem Ort steuerbar, von dem aus der Leis-

tungsempfänger sein Unternehmen betreibt (**Empfängerort**). Wird die sonstige Leistung an eine Betriebsstätte des Leistungsempfängers ausgeführt, ist stattdessen der Ort der Betriebsstätte maßgebend. Diese Regelung wird in der Fachsprache als „B2B-Generalklausel“ bezeichnet, von der es jedoch zahlreiche Ausnahmen gibt. So sind z. B. **Personenbeförderungsleistungen** dort steuerbar, wo die Beförderungen jeweils bewirkt werden. **Güterbeförderungsleistungen**, die **an einen Unternehmer** erbracht werden, fallen jedoch unter die allgemeine B2B-Generalklausel und sind damit am Empfängerort steuerbar. Das gilt unabhängig davon, wo die Beförderung stattfindet.

Beispiel:

Im Auftrag eines deutschen Unternehmers befördert ein österreichischer Frachter Waren a) von Österreich nach Italien, b) von Salzburg nach Wien und c) von Argentinien nach Brasilien. Gemäß der Generalklausel B2B liegt der Leistungsort (nach österreichischem Recht) in allen drei Fällen in Deutschland. In Österreich sind diese Leistungen nicht steuerbar.

Ist der Leistungsempfänger einer Güterbeförderungsleistung ein **Nichtunternehmer**, bestimmt sich der Leistungsort gemäß § 3a Abs. 10 letzter Satz – wie bei der Personenbeförderung – nach Maßgabe der zurückgelegten Beförderungsstrecke. Bei grenzüberschreitenden Güterbeförderungsleistungen an Nichtunternehmer ist daher nur der inländische Teil in Österreich steuerbar;

der ausländische Anteil der Leistung ist nach ausländischem Recht zu beurteilen. Abweichend davon werden **innergemeinschaftliche Güterbeförderungsleistungen** (von einem EU-Staat in einen anderen EU-Staat) an Nichtunternehmer an dem Ort ausgeführt, an dem die Beförderung beginnt.

Bei **Umschlag, Lagerung oder ähnlichen Leistungen**, die üblicherweise mit Beförderungsleistungen verbunden sind, handelt es sich in der Transportbranche oftmals um unselbstständige Nebenleistungen. Ist dies nicht der Fall, bestimmt sich der Leistungsort bei der Leistungserbringung an einen Unternehmer nach der B2B-Generalklausel. Soweit eine solche selbstständige Leistung an einen Nichtunternehmer erbracht wird, bestimmt sich der Leistungsort danach, wo der Unternehmer ausschließlich oder zum wesentlichen Teil tätig wird (§ 3a Abs. 11 lit b UStG).

Nach der Bestimmung des Leistungsortes ist in einem nächsten Schritt zu prüfen, ob der Umsatz an diesem Ort steuerpflichtig ist oder ob eine **Steuerbefreiung** zur Anwendung gelangt. Nach § 6 Abs. 1 Z 3 UStG sind z. B. Güterbeförderungen im grenzüberschreitenden Beförderungsverkehr und im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr, die sich auf Gegenstände der Ein- oder Ausfuhr beziehen, in bestimmten Fällen steuerbefreit. Diese echte Steuerbefreiung kommt insbesondere dann zur Anwendung, wenn Güter aus dem Drittland in den EU-Raum befördert oder aus dem EU-Raum in das Drittland transportiert werden.

Beispiel:

Ein österreichischer Frächter befördert Güter von Österreich in die Schweiz im Auftrag eines Grazer Unternehmers. Der Leistungsort liegt nach der B2B-Generalklausel in Österreich. Der Umsatz ist echt umsatzsteuerbefreit. Für denselben Auftraggeber transportiert der Frächter Waren von der Slowakei nach Russland. Auch hier liegt der Leistungsort in Österreich. Die Leistung ist ebenso (in Österreich) zur Gänze von der Umsatzsteuer befreit. Eine allfällige Verpflichtung nach russischem Recht wäre aber zu prüfen.

Ist jedoch keine Steuerbefreiung anwendbar, ist zu untersuchen, ob es nach § 19 Abs. 1 zweiter Satz UStG zu einem **Übergang der Steuerschuld auf den Leistungsempfänger (Reverse Charge)** kommt. Im **Inland** ist dies immer dann der Fall, wenn ein Unternehmer ohne inländischen Wohnsitz, Sitz, gewöhnlichen Aufenthalt oder an der Leistungserbringung beteiligte Betriebsstätte eine sonstige Leistung (ausgenommen Duldung der Nutzung von Mautstraßen oder Leistungen betreffend Eintrittsberechtigungen) in Österreich an einen Unternehmer oder eine juristische Person des öffentlichen Rechts erbringt.

Innerhalb der EU ist die Reverse Charge-Regelung für Leistungen im Sinne der B2B-Generalklausel bereits verpflichtend für alle Mitgliedstaaten anzuwenden. Wird eine Güterbeförderungsleistung von einem österreichischen Unternehmer an einen Unternehmer im übrigen Gemeinschaftsgebiet erbracht, kann daher vom Übergang der Steuerschuld ausgegangen werden. Bei der Erbringung einer solchen Leistung im **Drittland** sind die nationalen Bestimmungen vor Ort zu prüfen. Ist eine Leistung am Leistungsort **steuerbefreit** (z. B. Güterbeförde-



rung im grenzüberschreitenden Warenverkehr iVm Drittland), kommt es zu keiner Steuerschuld, weshalb eine solche auch nicht auf den Leistungsempfänger übergehen kann. Es liegt **kein Fall eines Reverse Charge** vor!

Schließlich stellt sich die Frage, welche Güterbeförderungen in einer **zusammenfassenden Meldung** (ZM) einzutragen sind. Nach Art. 21 Abs. 3 UStG sind alle sonstigen Leistungen in die Zusammenfassende Meldung aufzunehmen, bei denen der Leistungsempfänger nach Art. 196 der Richtlinie 2006/112/EG die Steuer schuldet. Das sind wiederum jene Leistungen, bei denen es im Empfängerstaat (zwingend) zum Reverse Charge kommt und sich der Leistungsort nach der B2B-Generalklausel bestimmt. Die Beförderung von Gütern für einen Unternehmer im übrigen Gemeinschaftsgebiet ist daher in der Zusammenfassenden Meldung zu melden. Umsatzsteuerbefreite Leistungen sind nicht in die Zusammenfassende Meldung aufzunehmen.

Beispiel:

Ein österreichischer Frächter befördert Güter innerhalb der EU für einen belgischen Unternehmer. Der Leistungsort liegt in Belgien. Da die allgemeinen Voraussetzungen für das Reverse Charge erfüllt sind und sich der Leistungsort nach der B2B-Generalklausel bestimmt, kommt es in Belgien (zwingend) zum Übergang der Steuerschuld. Die Beförderungs-

leistung ist vom österreichischen Frächter in einer Zusammenfassenden Meldung in Österreich zu melden. Transportiert der Frächter für denselben Auftraggeber auch Waren von Frankreich in die Schweiz. Ist diese Leistung ebenfalls in Belgien steuerbar. Kommt nun in Belgien für diese Beförderungsleistung eine Steuerbefreiung zur Anwendung, kommt es zu keiner Steuerschuld und keinem Reverse Charge. Der österreichische Frächter muss die Leistung in seiner Zusammenfassenden Meldung nicht berücksichtigen.

Über Steuer-Beratung Gaedke & Partner GmbH

Das Steuerberatungsunternehmen Gaedke & Partner GmbH ist ein von 5 Partnern geführtes Unternehmen mit Standorten in Graz und Köflach. Mit rund 80 Mitarbeitern zählt Gaedke & Partner zu den größten und renommiertesten Steuerberatungsunternehmen im Bundesland und zeichnet sich vor allem durch umfassendes Know-how und hohe Kompetenz aus. Steuerliche Schwerpunkte sind u. a. Umsatzsteuer, Unternehmensgründungen und -umgründungen, Sozialversicherungsrecht, Finanzstrafverfahren, internationales Steuerrecht sowie die Betreuung von Freiberuflern, GmbH und Stiftungen.

Weitere Informationen erhalten Sie auf <http://www.gaedke.at> oder 0316/327940.

Die neueste Studie zum Thema Ausflaggen in der Transportwirtschaft

Projekt:

„Aktuelle Herausforderungen in der Transportwirtschaft“ – Teil 2

Endbericht:

„Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf die Volkswirtschaft“; **Wien, 15.05.2012**

im Auftrag von



Autoren

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer

Mag. Maria Dieplinger

Mag. Sabine Lenzbauer

Dr. Hans-Joachim Schramm

Institut für Transportwirtschaft und Logistik

Wirtschaftsuniversität Wien

1 Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von Lkw und Darstellung der Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Das wirtschaftliche Umfeld der Österreichischen Transportwirtschaft ist geprägt von einem scharfen Wettbewerb. Der Überlebenskampf vieler europäischer Straßengüterverkehrsunternehmen hat zu einem

extremen Preisverfall bei Transportdienstleistungen geführt. Der hohe Kosten- und Konkurrenzdruck, insbesondere aus den neuen EU-Staaten, konnte auch im Zuge der Befragung bestätigt werden. Aktuell

ist der Konkurrenzdruck v. a. aus der Slowakei, Tschechien, Polen, Ungarn und Bulgarien zu spüren, wobei in Zukunft speziell die Konkurrenz aus Bulgarien und Rumänien besonders stark zunehmen wird.

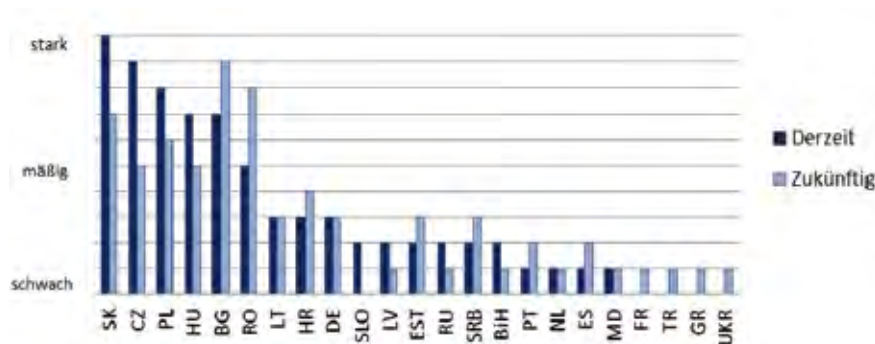


Abbildung 1: Empfundener Konkurrenzdruck aus anderen Staaten

Da es sich bei der Ausflagung um ein Phänomen handelt, das auf der Ebene der einzelnen Unternehmen vor sich geht, wurde eine Primärerhebung unter gewerblichen Güterverkehrsunternehmen durchgeführt wobei diejenigen Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs befragt wurden, die eine Fahrzeugflotte von mehr als 20 Motorwagen bzw. Sattelzugmaschinen besitzen.

Grund hierfür ist, dass bereits die vorhergehenden Studien der Jahre 2003, 2006 und 2009 bestätigt haben, dass eine Ausflagung für Unternehmen mit weniger als 20 Fahrzeugen aus wirtschaftlicher Sicht nur bedingt sinnvoll erscheint. Dies wurde erneut bestätigt, da die Befragten angaben, dass eine Ausflagung im Fernverkehr erst ab einem Fahrzeugbestand von 40 Motorwagen bzw.

Sattelzugmaschinen als wirtschaftlich angesehen wird.

Im Rahmen dieser Studie wurden insgesamt 117 österreichische Straßengüterverkehrsunternehmen befragt, um Erkenntnisse über den Stand und die Entwicklung der Ausflagung von Lkw bei österreichischen Straßengüterverkehrsunternehmen zu gewinnen. Um eine realistische Vergleichsbasis zu den vorherigen Studien zu schaffen wurden die Ergebnisse jener Unternehmen eingearbeitet, die auch bei den letzten Studien teilgenommen hatten. Es konnten somit Antworten von 24 Unternehmen eingearbeitet werden.

1.1 Empirische Untersuchung zur Ausflagging in Österreich

1.1.1 Stand und Entwicklung Anzahl der ausgeflaggten Fahrzeuge

Im Rahmen der Befragung wurde ermittelt, wie hoch die Anzahl der aus Österreich ausgeflaggten Fahrzeuge in den vergangenen Jahren war. Aufgrund der Plandaten der Unternehmen wurde eine Prognose über die Anzahl der in den kommenden Jahren ausgeflaggten Fahrzeuge erstellt.

Abbildung 2 zeigt, dass den Befragten zufolge der Anteil der ausgeflaggten Kraftfahrzeuge am Gesamtbestand (Fernverkehr – Unternehmen des Fuhrgewerbes mit über 20 Kraftfahrzeugen) zwischen 2009 und 2011 kontinuierlich gestiegen ist. Auch in den Folgejahren 2012 bis 2014 wird ein weiterer Anstieg angenommen. Im Jahr 2014 wird dementsprechend, laut Angaben der befragten Unter-

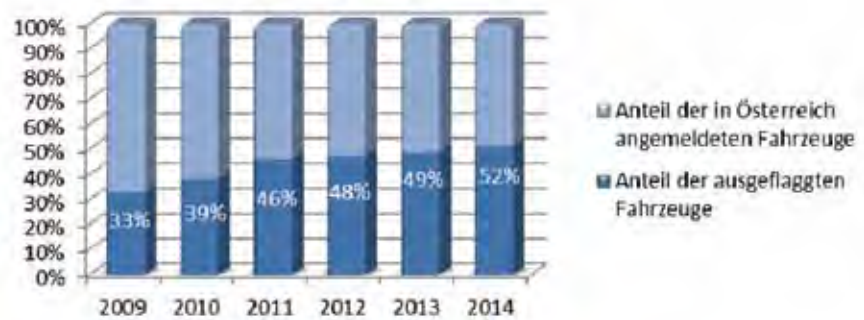


Abbildung 2: Stand und Entwicklung Anzahl ausgeflaggter Fahrzeuge

nehmen, mehr als jedes zweite Fahrzeug ausgeflaggt sein.

Die Ergebnisse bestätigen abermals die steigende Natur des Ausflaggingtrends und decken sich mit den bisherigen Studienergebnissen.

Besonders stark stieg der Anteil der ausgeflaggten Fahrzeuge im Zeitraum von 2009–2011; für die nähere Zukunft planen die Unternehmen nur mehr eine leichte Erhöhung der Ausflaggingquote.

1.1.2 Attraktive Ausflaggingenzielländer

In Abbildung 3 wurden jene Länder dargestellt, die gemäß den Befragten besonders hohe Ausflaggingattraktivität ausweisen.

Deutlich hervor geht, dass Länder aus der Gruppe der 12 neuen EU-Mitgliedsstaaten die höchste Attraktivität aufweisen, wobei die Slowakei, Ungarn, Rumänien und Tschechien besonders hervorstechen.

Wie bereits in den Studien 2006 und 2009 festgestellt wurde, verlieren die Länder der EU-15 als Ausflaggingenzielland deutlich an Attraktivität. In der aktuellen Befragung wurden Länder wie Luxemburg, die Niederlande oder Deutschland von keinem Unternehmen mehr als attraktiver Ausflaggingstandort genannt.



Abbildung 3: Attraktivität als Ausflaggingland

Man kann erkennen, dass sämtliche der als attraktiv angesehenen Ausflaggingländer den neuen EU-

Staaten angehören – mit der Ausnahme von Kroatien (voraussichtlicher EU-Beitritt 2013).

1.1.3 Analyse der Ursachen für das Ausflaggen von Fahrzeugen

Eine weitere Frage an die Unternehmen stellt jene nach den Gründen für eine (eventuelle) Ausflaggingentscheidung dar. Die Unternehmen konnten die Gründe nach Wichtigkeit bewerten – 1 stellt „unwichtig“

und 5 „sehr wichtig“ dar. Auf Basis der Ergebnisse der vorhergehenden Studien aus den Jahren 2003, 2006 und 2009 können diese mit den Ergebnissen der diesjährigen Befragung verglichen werden.

Erkennbar ist, dass bei der Bedeutung der Kriterien pro Ausflagging im Vergleich zu den vergangenen Befragungen im Jahr 2003, 2006 und 2009 keine großen Veränderungen auftraten. Die zwei bedeutend-

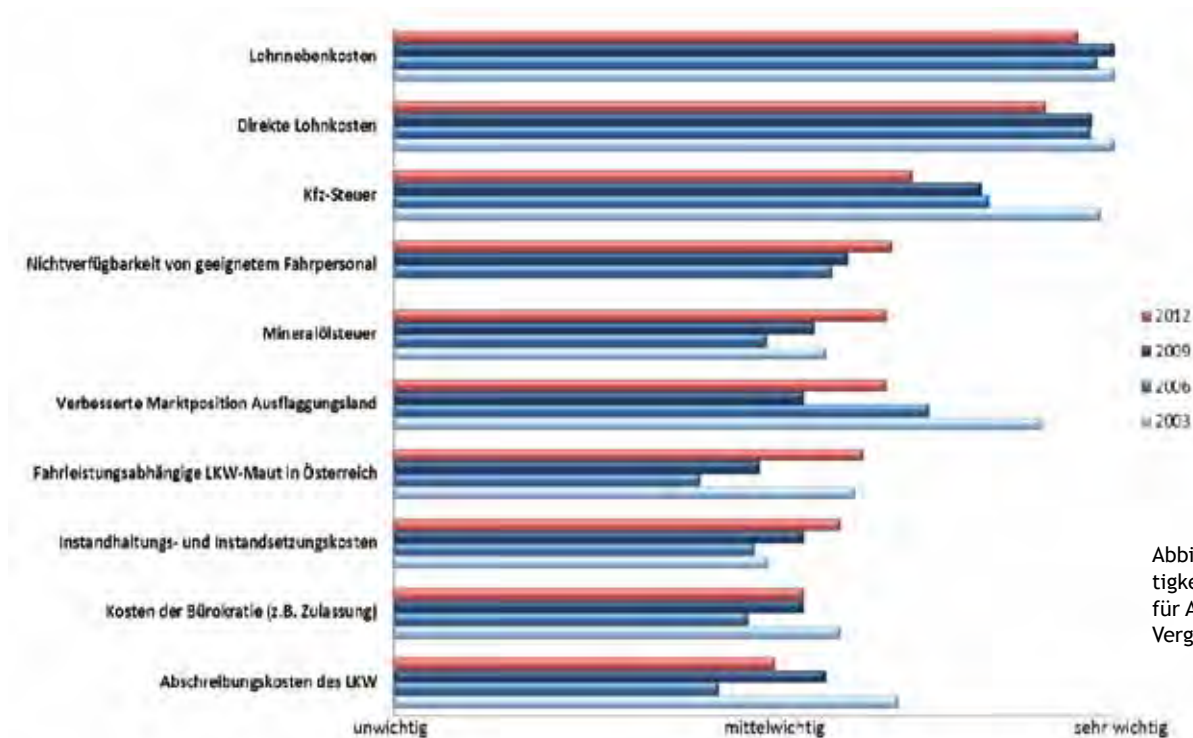


Abbildung 4: Wichtigkeit der Gründe für Ausflagung im Vergleich

ten Einflussgrößen sind wie im Jahr 2009 weiterhin:

- die Höhe der Lohnnebenkosten, die direkten Lohnkosten

Hervorzuheben ist, dass insbesondere die „Nichtverfügbarkeit von geeignetem

Fahrpersonal“ sowie die Mineralölsteuer im Vergleich zu den vorigen Studien an Wichtigkeit gewonnen haben.

1.2 Auswertung aktueller statistischer Daten

1.2.1 Analyse des Lkw-Bestands in Österreich

Abbildung 5 zeigt den sich in Österreich stetig negativ entwickelnden Bestand an im Straßengüterverkehr gewerblich genutzten Kraftfahrzeugen zwischen 2004 – 2011 (mit Ausnahme des Jahres 2007). Bereits 2009 wurde angenommen, dass sich der Fahrzeugbestand weiter verringern wird. Die Auswertung der für die Jahre 2009–2011 vorliegenden statistischen Daten hat diese Annahme bestätigt. Allein vom Jahr 2008 auf 2009 betrug die Verringerung der Anzahl der in Österreich gemeldeten Lkw 4,78 %. 2010 und 2011 erfuhr die wirtschaftliche Situation zwar eine Verbesserung, der

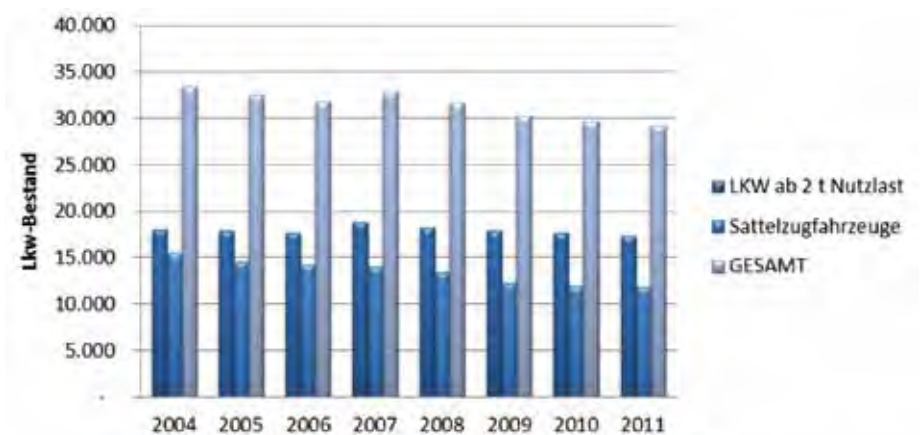


Abbildung 5: Lkw-Bestand in Österreich 2004-2011

Lkw-Bestand schrumpfte dennoch um 1,90 % bzw. 1,59 %. Eine weitere Verringerung wird für die nächsten Jahre angenommen.

1.2.2 Analyse der Neuzulassungen

Wie in Abbildung 6 ersichtlich, zeigen die aktuellen Neuzulassungen

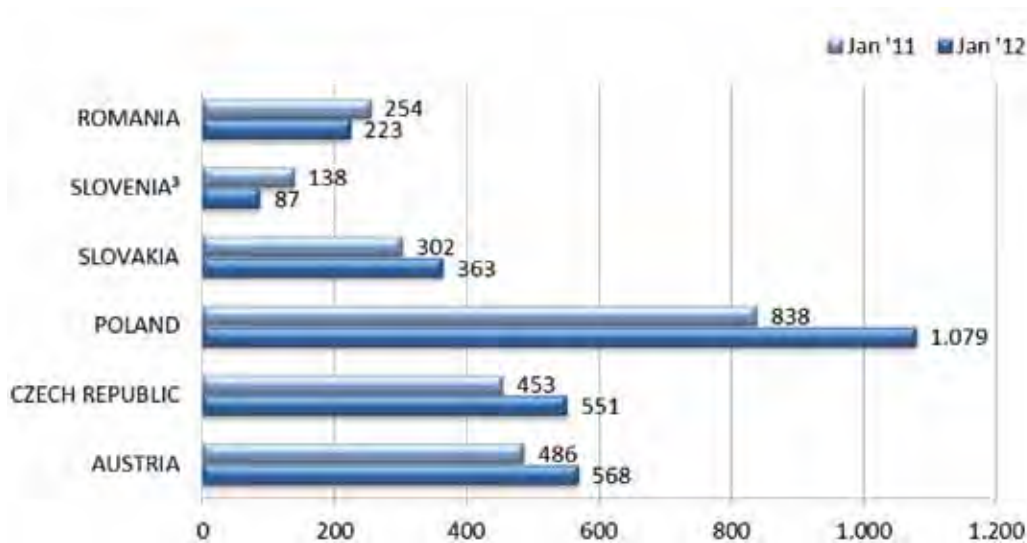
von Lkw in Europa einen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr, was auf eine

wirtschaftliche Erholung im EU-Raum hindeutet.



Betrachtet man die Situation in Österreich sowie einigen ausgewählten Staaten (Ausflagungszielländern), so ergibt sich ein ähnliches Bild.

Abbildung 6: EU-weite monatliche Neuzulassungen von Lkw > 3,5 t im Vergleich zum Vorjahr



Wie aus der Statistik ersichtlich, sind in beinahe allen untersuchten Ländern – mit Ausnahme von Rumänien und Slowenien – die Neuregistrierungen von Lkw im Jahresvergleich angestiegen.

Abbildung 7: Monatliche Neuzulassungen nach Ländern von Lkw > 3,5 t, Vergleich zum Vorjahr

In Österreich kann man bei den Neuzulassungen, im Vergleich zum Vorjahr, ebenfalls von einer deutlichen Erhöhung der Zahlen sprechen. Es folgt eine detailliertere Auflistung der Neuzulassungszahlen nach Klassen für das Jahr 2011, sowie die prozentuelle Veränderung zum Vorjahr:

	Neuzulassungen 2011	Neuzulassungen 2010	Veränderung in %
LKW			
bis 3,5t	32.531	27.991	+ 16,20
3,5t bis 12t	650	603	+ 7,80
über 12t	2.942	2.477	+ 8,80
Sattelzugfahrzeuge	3.785	2170	+ 74,40

Tabelle 1: Neuzulassungen von Lkw in Österreich

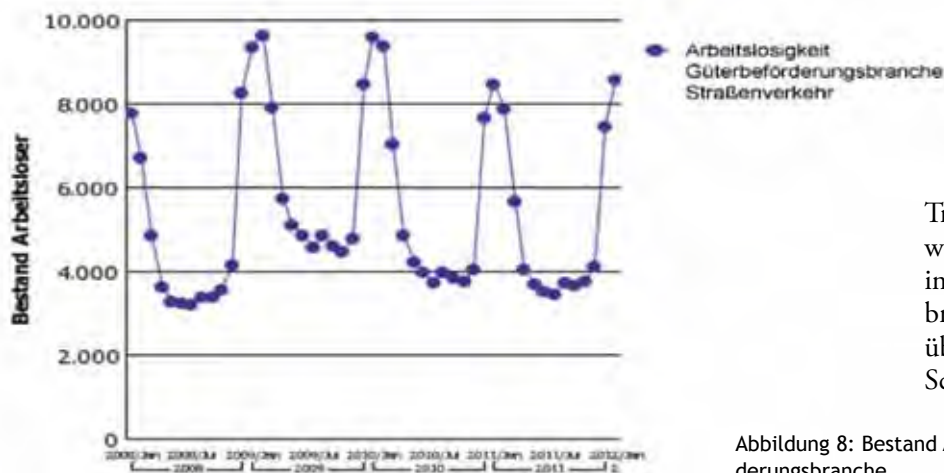
1.2.3 Arbeitslosigkeit

Die Ausflagung eines bisher in Österreich registrierten Fahrzeugs geht häufig mit dem Abbau von Fahrpersonal in Österreich einher. Dementsprechend soll nun die Entwicklung der Arbeitsmarktsituation in der Straßengüterbeförderungsbranche anhand von Statistiken überprüft werden. Das dafür benötigte Daten-

material wurde der Arbeitsmarktdatenbank des AMS und des BMASK entnommen.

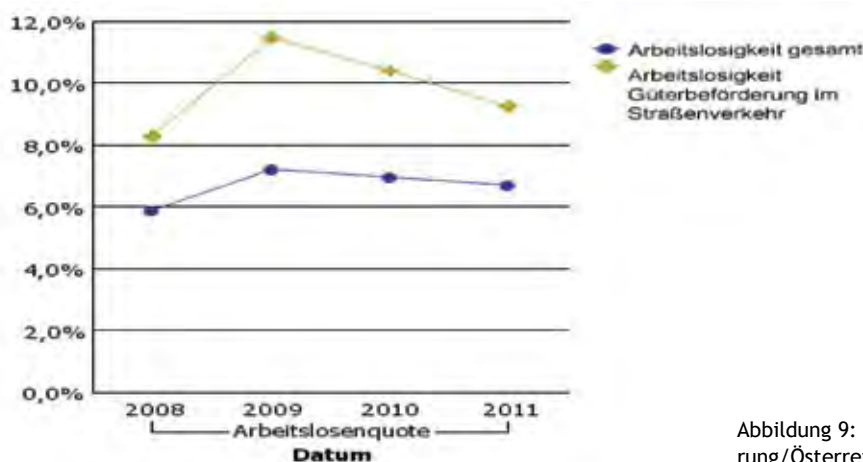
Wie aus der nachfolgenden Grafik ersichtlich, ist die Anzahl der Arbeitslosen in der Straßengüterbeförderungsbranche einer starken saisonalen Schwankung unterworfen.

Dies stellt eine Fortsetzung der in der Ausflagungstudie 2009 angestellten Beobachtung dar. Aus der generellen Entwicklung der Arbeitslosenzahlen lässt sich jedoch, einhergehend mit der Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung, eine leichte Entspannung der Arbeitsmarktsituation feststellen.



Trotz dieser leicht positiven Entwicklung liegt die Arbeitslosigkeit in der Straßengüterbeförderungsbranche immer noch signifikant über dem gesamtösterreichischen Schnitt.

Abbildung 8: Bestand Arbeitsloser in der Straßengüterbeförderungsbranche



Als Gründe hierfür wurden bereits in der Studie 2009 die durch Osterweiterung und Liberalisierung der Transportmärkte hervorgerufene verstärkte Konkurrenz am Transportmarkt und die daraus resultierenden Ausflaggbestrebungen heimischer Transportbetriebe genannt.

Abbildung 9: Vergleich Arbeitslosigkeit Straßengüterbeförderung/Österreich

1.3 Berechnung der Kosten für die öffentliche Hand durch die Ausflaggung in Österreich

Im Folgenden wird auf Basis der Befragung eine Abschätzung der Kosten für die öffentliche Hand durch ein ausgeflaggtes Fahrzeug vorgenommen. Es werden die Verluste an Einnahmen, die den Gebietskörperschaften sowie der Sozialversicherung durch die Ausflaggung erwachsen, berechnet. Dabei wird getrennt zwi-

schen den Kosten, die vom verlorenen Arbeitsplatz abhängig (personalabhängigen Kosten) sind und jenen Kosten, die unmittelbar vom ausgeflaggten Fahrzeug abhängig sind (fahrzeugabhängigen Kosten).

Bei der Ermittlung dieser Kosten wurde als Referenzfahrzeug ein in

Österreich angemeldeter Sattelzug mit einer Zugmaschine (18 t HzG) und Sattelanhänger (32 t HzG) sowie einer höchst zulässigen Sattellast der Zugmaschine von 10 t gewählt, das mit einem Fahrer an 252 Arbeitstagen pro Jahr im Fernverkehr eingesetzt wird. Dies entspricht einem typischen Ausflaggungsfahrzeug.

1.3.1 Personalabhängige Kosten

Da mit der Ausflaggung eines Fahrzeugs auch oft der Verlust des Arbeitsplatzes für einen österreichischen Fahrer verbunden ist, entgehen dem Staat nicht nur fahrzeugabhängige Kosten wie die Kfz-Steuer, sondern auch jene, die im Zusammenhang mit einem Dienstverhältnis stehen. Der „Referenzfahrer“ der Studie wird als Fahrzeugführer für Lkw über 3,5 t

und mehr als 3 Achsen, sowie mit 10–15 Jahren Betriebszugehörigkeit gehandelt, der an 252 Tagen pro Jahr im Fernverkehr eingesetzt wird.

Ein Fahrzeuglenker weist im Bezugsjahr 2012 ein Bruttoeinkommen inklusive Sonderzahlungen, Überstunden sowie Spesen (Tag- und Nachtgelder) von 35.795,81 EUR/Jahr auf. Das Nettoeinkommen

nach Abzug von Lohnsteuer und Sozialversicherungsbeiträgen beträgt 27.775,45 EUR/Jahr.

Im Falle eines Arbeitsplatzverlustes erhält der Lenker von der Arbeitslosenversicherung mindestens ein Arbeitslosengeld in der Höhe von 55 % seines Nettoeinkommens. Der Aufwand für den österreichischen Staat beträgt also 13.428,35 EUR.

Wie in den vorhergehenden Studien wird auch der mit dem Verlust des Arbeitsplatzes verbundene Kaufkraftverlust für den Arbeitnehmer berücksichtigt. Es wird wiederum ein Kaufkraftverlust von 25 %, gemessen am ursprünglichen Nettoeinkommen dabei angenommen. Der durchschnittliche Umsatzsteuersatz beträgt in dieser Rechnung 15 %. Dies ergibt einen Umsatzsteuererlust von EUR 1.041,58 pro Jahr.

	EUR
Nettoeinkommen	27.775,45
Kaufkraftverlust	6.943,86
entgangene Umsatzsteuer:	1.041,58

Tabelle 2: Entgangene Umsatzsteuer aufgrund des Kaufkraftverlusts

Bei der Berechnung kommt dem Verhältnis Lenker pro Fahrzeug eine besondere Bedeutung zu. Aufgrund der in einschlägigen Kollektivverträgen verankerten Urlaubs- und Freistellungsansprüche, arbeits- und lenkzeitbedingte Ruhezeiten sowie krankheitsbedingte Fehlzeiten kann ein Fahrzeug nicht das ganze Jahr über nur mit einem einzelnen Fahrzeuglenker besetzt werden. Daher

ist es notwendig, dass ein Frachtführer mehr Fahrzeuglenker anstellt, als er Fahrzeuge besitzt, wenn er diese ansonsten unweigerlich auftretenden unproduktiven Stillstandzeiten vermeiden möchte. Dieses Verhältnis liegt im Durchschnitt bei 1,44 Fahrzeuglenkern pro Fahrzeug, unter der Annahme, dass das Fahrzeug an 252 Arbeitstagen pro Jahr mit einem Fahrzeuglenker gefahren wird.

Entsprechend wird bei der Berechnung aller fahrerabhängigen Abgaben berücksichtigt, dass bei der Ausflagung eines Fahrzeugs streng genommen mehr als ein Arbeitsplatz (genauer gesagt 1,44 Arbeitsplätze) verloren gehen.

Das Ergebnis der Berechnung der personalabhängigen Kosten für das Jahr 2012 ergibt folgende Werte:

Personalabhängige Kosten		
Nummer	Beschreibung	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)
(1)	Arbeitslosengeld pro Jahr	13.428,35
(2)	Lohnsteuer	2.890,62
(3)	Sozialversicherungsbeitrag Dienstnehmer	5.129,74
(4)	Entgangene Dienstgeberbeiträge (Sozialversicherungsbeitrag Dienstgeberanteil, DB, DZ, Kommunalsteuer, MVK)	8.384,20
(5)	Entgangene Umsatzsteuer aufgrund des Kaufkraftverlustes des Arbeitslosen	1.041,58
(6)= Σ (1)-(5)	Summe der fiskalischen Kosten pro arbeitslosen Fahrzeuglenker	30.874,49
(7)=(6)*1,44	Summe der personalabhängigen fiskalischen Kosten pro ausgeflaggten Fahrzeug	44.459,27

Dieser Betrag stellt eine Steigerung der personalabhängigen Kosten im Vergleich zum Jahre 2009 (41.472,30 EUR) um 5,84 % dar.

Tabelle 3: Personalabhängige Kosten (gesamt)

1.3.2 Fahrzeugabhängige Kosten

Die Berechnung der fahrzeugabhängigen Kosten basiert wiederum auf dem Schema der vorhergehenden Studien.

2011 wurde eine Senkung der Kfz-Steuer für Lkw > 3,5 Tonnen umgesetzt. Der bis dahin verwendete österreichische Steuersatz war erheblich höher als der EU-Durchschnitt.

Die Höhe der Kfz-Steuer hat sich im Vergleich zu 2009 (1.478,60 EUR) deutlich verringert. Wie aus der Tabelle ersichtlich beträgt die Kfz-Steuer 2012 EUR 912.

Wie in den vorhergehenden Studien, orientiert sich die Versicherungssteuer an marktängigen Werten. Die

Kosten bleiben mit 891,89 EUR unverändert.

Zur Berechnung der Körperschaftsteuer (KöSt) wird eine Jahreskilometerleistung von 130.000 km zugrunde gelegt, bei einem geschätzten Jahresumsatz von 140.000 EUR, was einen durchschnittlichen Tagesumsatz

	EUR
Zugmaschine	410,40
Anhänger	501,60
Kfz-Steuer	912,00

Tabelle 4: Kfz-Steuer 2012

von rund 555,55 EUR/Arbeitstag bedeutet. Bei einer angenommenen Umsatzrendite des Unternehmens von 0,80 % betragen die Kosten des Fahrzeugeinsatzes entsprechend rund 0,92 EUR/km. Das Unternehmen ist eine Kapitalgesellschaft und thesauriert seine Gewinne.

Mit der Erhöhung der Mineralölsteuer 2011 ging eine Annäherung der Dieselpreise an den höheren EU-Durchschnitt einher. Laut Treibstoffpreismonitor vom 16.04.2012 sind im Vergleich zu Österreich die Brutto-Dieselpreise in Polen, Slowenien, Rumänien und Bulgarien geringer, und nur mehr jene in der Slowakei, Ungarn und Tschechien höher – wobei die Differenzen zu letzteren im 4 bis 5-Cent Bereich liegen, jene zu den Ländern mit geringeren Dieselpreisen im Bereich von 7 bis 17 Cent. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass ausgeflaggte Fahrzeuge die gleichen Transportleistungen erbringen wie vor der Ausflaggung und deshalb auch ähnliche Tankgewohnheiten vorliegen müssten, zumal der Dieselpreis in Österreich im Vergleich zu den beliebtesten Ausflaggungszielländern Slowakei,

Ungarn und Tschechien noch immer niedriger ist und nur im Vergleich zu Rumänien und Polen höher ist.

Auch ist weiterhin davon auszugehen, dass die im Ausland angemeldeten Motorwagen und Sattelzugmaschinen mit Fahrpersonal aus dem Ausflaggungsland besetzt sind. Daher verschiebt sich der Ausgangspunkt/Endpunkt („home base“) von Touren des ausgeflaggten Fahrzeuges in das Ausflaggungsland, zumal auch Wartungsarbeiten u. Ä. dort oft günstiger durchgeführt werden können. Da jedoch viele Unternehmen an ihren Betriebsstandorten im Ausland ebenso wie in Österreich Betriebstankstellen aufweisen, werden tendenziell mehr Betankungsvorgänge im Ausland durchgeführt. Zudem wird die Ausflaggung in die Länder Bulgarien und Rumänien verstärkt

getätigt, wo die Treibstoffpreise unter dem österreichischen Niveau liegen.

Es wird daher weiterhin mit einem Ausfall bei Mineralölsteuereinnahmen gerechnet, allerdings wird diese im Sinne des konservativen Ansatzes dieser Studie reduziert.

Der Durchschnittsverbrauch des Referenzfahrzeugs beträgt 30 Liter Dieselkraftstoff pro 100 km. Die Mineralölsteuer auf einen Liter Dieselkraftstoff beträgt seit 01.01.2011 EUR 0,397 pro Liter. Auf Basis der oben dargestellten Rahmenbedingungen wird davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage nach Dieselkraftstoff in Österreich um 20 % verringert, bezogen auf ein Fahrzeug, wenn dieses ausgeflaggt wird. Somit entgehen dem Staat EUR 3.414,20 pro Jahr an MÖSt-Einnahmen pro ausgeflaggtem Lkw.

Insgesamt ergibt sich also folgendes Bild der fahrzeugabhängigen Kosten:

Fahrzeugabhängige Kosten		
Nummer	Beschreibung	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)
(8)	Entgangene Kfz-Steuer:	912,00
(9)	Entgangene Versicherungssteuer: Haftpflichtversicherung: 11% von 5.000 EUR (a.H.): EUR 495,49 Vollkaskoversicherung: 11% von 4.000 EUR (a.H.): EUR 396,40	891,89
(10)	Entgangene KÖSt	280,00
(11)	Entgangene MÖSt: 20% MÖSt-Verlust:	3.414,20
(12)	Summe der fahrzeugabhängigen fiskalischen Kosten pro ausgeflaggten Fahrzeug	5.498,09

Diese Kosten stellen im Vergleich zu den fahrzeugabhängigen Kosten des Jahres 2009 (5.634,49EUR) eine geringfügige Verringerung dar.

Tabelle 5: Fahrzeugabhängige Kosten (gesamt)

1.3.3 Gesamtkosten

Die Kombination von personal- und fahrzeugabhängigen Kosten einer Ausflaggung ergeben folgende Gesamtkosten für den österreichischen Staat:

Gesamtkosten		
(7)	Summe personalabhängige fiskalische Kosten pro ausgeflaggten Fahrzeug	44.459,27
(12)	Summe Fahrzeugabhängiger Kosten	5.498,09
(7) + (12)	Gesamtkosten	49.957,36

Tabelle 6: Gesamtkosten eines ausgeflaggten Lkw für den österreichischen Staat

Wie aus der Tabelle ersichtlich, entstehen dem Staat Österreich im Jahr 2012 infolge der Ausflagung eines Lkw Gesamtkosten in der Höhe von

EUR 49.957,36. Die Gesamtkosten der Ausflagung für den österreichischen Staat im Jahre 2009 wurden mit 47.106,79 EUR berechnet. Im

Vergleich zum Jahr 2009 bedeutet dies eine Erhöhung um 5,71 %.

1.4 Berechnung der hochgerechneten Gesamtkosten für die öffentliche Hand in der Betrachtungsperiode 2010–2014

In diesem Abschnitt erfolgt eine Hochrechnung der Kosten, die den Gebietskörperschaften sowie den Sozialversicherungsträgern durch Ausflagung von Kraftfahrzeugen im fuhrgewerblichen Fernverkehr entstehen.

Dazu wurde in einem ersten Schritt, mit Hilfe der aus der Befragung gewonnenen Vergangenheits- und Planungsdaten der Unternehmen bezüglich des Ausflaggens, ein Mengengerüst entwickelt. Abbildung

10 zeigt die Entwicklung der ausgeflaggten Fahrzeuge anhand der Studienergebnisse der Jahre 2003, 2006, 2009 und 2012. Seit 2003 ist ein stetiger Aufwärtstrend zu beobachten. Der einzige Einbruch ist 2007 festzustellen. Als Gründe hierfür können die Kfz-Steuer-Senkung (2007), die Kostensteigerungen (insbesondere Personalkosten) in den Ausflagungsländern sowie die allgemein gute konjunkturelle Lage 2006 und 2007 genannt werden. Viele kleine

und mittlere Unternehmen haben in diesem Zeitraum ihre Fahrzeuge rückgeflaggt.

Die Ergebnisse bestätigen abermals die steigende Natur des Ausflaggentrends und decken sich mit den bisherigen Studienergebnissen. Besonders stark stieg der Anteil der ausgeflaggten Fahrzeuge im Zeitraum von 2009–2011; für die nähere Zukunft planen die Unternehmen nur mehr eine leichte Erhöhung der Ausflaggingsquote.

Anteil ausgeflaggter Fahrzeuge in Österreich

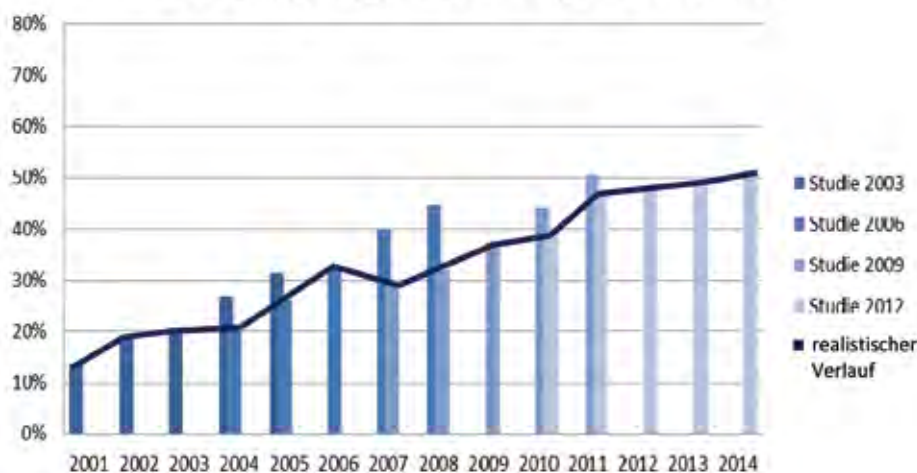


Abbildung 10: Anteil ausgeflaggter Fahrzeuge in Österreich

1	2	3	4	5	6
Jahr	Einnahmeausfälle je ausgeflaggtem Kfz [EUR]	Anteil ausgeflaggter Kfz gemäß Studien von 2006 /2009/2012	Fuhrgewerblicher Bestand in Ö bei Unternehmen mit mehr als 20 Lkw [Kfz]	Anzahl ausgeflaggter Kfz gesamt	Gesamtkosten für Österreich [EUR]
2006	45.106,22	0,324	14.348	6.534	294.714.488
2007	45.686,78	0,290	14.793	6.055	276.633.453
2008	45.391,32	0,319	14.292	6.691	303.713.322
2009	47.106,79	0,333	13.151	6.780	319.365.328
2010	47.497,09	0,388	13.176	8.457	401.674.508
2011	48.293,64	0,464	13.240	11.339	549.041.918
2012	49.957,36	0,481	13.304	11.954	597.187.920
2013	50.756,67	0,492	13.369	12.241	621.320.060
2014	51.568,78	0,516	13.434	13.183	679.823.051

Um die Gesamtkosten, die der öffentlichen Hand durch das Ausflaggen entstehen zu berechnen, wurde die Anzahl der ausgeflaggten Fahrzeuge mit den in Kapitel 1.3 dargestellten Kosten des Ausflaggens pro Fahrzeug multipliziert. In Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. sind die Kosten pro Fahrzeug im Zeitablauf von 2005 bis 2012 dargestellt, welche die Basis für die Berechnung der Gesamtkosten für die öffentliche Hand in Österreich bilden.

In Tabelle 9 ist die Berechnung der durch die Ausflagung verursachten Einnahmehausfälle für die öffentliche Hand in Österreich von 2006 bis 2014 aufgelistet.

Tabelle 9: Berechnung der durch die Ausflagung verursachten Einnahmehausfälle für die öffentliche Hand in Österreich von 2006–2014

Tabelle 7: Gesamtkosten eines ausgelagerten Lkw für den österreichischen Staat von 2005–2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nummer	Beschreibung	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)
(1)	Arbeitslohn pro Jahr	12.417,30	12.825,35	12.866,25	12.344,30	12.889,10	13.085,25	13.428,35
(2)	Lohnsteuer	3.307,78	2.894,66	3.114,16	2.485,40	2.402,20	2.628,90	2.890,62
(3)	Sozialversicherungsbeitrag	4.926,80	4.699,08	4.840,50	4.491,50	4.774,38	4.930,26	5.125,74
(4)	Eingangsne Dienstgeberbeiträge (Sozialversicherungsbeitrag Dienstgeberanteil, DB, DZ, Kommunalsteuer, M/K, ohne U, Bahn-Abgabe)	8.044,78	7.675,24	7.906,24	7.339,69	7.801,96	7.877,43	8.384,20
(5)	Eingangsne Umsatzsteuer aufgrund des Kaufkraftverlustes, des Antriebskosten	982,18	959,45	975,23	948,02	999,22	1.004,40	1.041,58
(6)=Σ (1)-(5)	Summe der fiktionalen Kosten pro arbeitslosen Fahrzeugjoker	29.676,84	28.853,78	29.702,40	27.608,91	28.800,20	29.071,25	30.874,48
(7)=(6)* Faktor	Summe der personalabhängigen fiktionalen Kosten pro ausgelagerten Fahrzeug	39.472,86	38.375,53	39.504,19	39.756,83	41.472,30	42.795,55	44.459,27
Fahrzeugabhängige Kosten								
Nummer	Beschreibung	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)	Zusatzkosten, die den Gebietskörperschaften und der Sozialversicherung entstehen (in EUR)
(8)	Eingangsne Kfz-Steuerentnahmen	2.961,60	2.951,60	2.220,00	1.478,40	1.478,40	912,00	912,00
(9)	Eingangsne Versicherungssteuer: Halbfähigkeitsversicherung: 11 % von EUR 5.000 (a. H.); EUR 495,49 Vollkaskoversicherung: 11 % von EUR 4.000 (a. H.); EUR 396,40	891,89	891,89	891,89	891,89	891,89	891,89	891,89
(10)	Eingangsne Kfz-Steuer: Jahresersatz des Fahrzeuges: EUR 140.000,00 Rendite (0,8 %): EUR 1.120 Davon 25 % Kfz-Steuer	280,00	280,00	280,00	280,00	280,00	280,00	280,00
(11)	Eingangsne MfSt: Durch die Auslegung verringert sich gekaufte Menge an Diesel in Österreich um 20 %. Bisher in Österreich gekauft: 43.000 l	2.597,20	2.597,20	2.790,70	2.984,20	2.984,20	3.414,20	3.414,20
(12)=Σ (8)-(11)	Summe Fahrzeugabhängige Kosten	6.730,69	6.730,69	6.182,59	5.634,49	5.634,49	5.498,09	5.498,09
(13)=Σ (7)+(12)	Gesamtkosten für die österreichische Volkswirtschaft durch die Auslegung eines Fahrzeuges	46.203,55	45.106,22	45.686,78	45.391,32	47.106,79	48.289,64	49.957,36

Ergänzend zu Tabelle 7, sind in Tabelle 8 die zur Kostenermittlung notwendigen Gehaltssätze sowie die Indikatoren, die zu einer Veränderung beigetragen haben, aufgelistet.

	Brutto Gehalt p.a.	Netto Gehalt p.a.	Wichtige Indikatoren
2005	34.426,17	26.191,59	- Gehalt bei 75 Überstunden / Monat - Fahrerfaktor 1,33 - KV Güterverkehr 2005 - Lohnsteuerreform 01.05.2005
2006	33.179,01	25.285,26	- Gehalt bei 60 Überstunden / Monat - Fahrerfaktor 1,33 - KV Güterverkehr 2006
2007	33.960,87	26.006,18	- Gehalt bei 60 Überstunden / Monat - Fahrerfaktor 1,33 - KV Güterverkehr 2007 - Kfz-Steuer-Senkung 01.07.2007 - MÖSt-Erhöhung 01.07.2007
2008	32.257,34	25.280,44	- Gehalt bei 40 Überstunden / Monat - Fahrerfaktor 1,44 - KV Güterverkehr 2008 - Mauterhöhung 01.06.2008
2009	33.822,35	26.845,77	- Gehalt bei 40 Überstunden / Monat - Fahrerfaktor 1,44 - KV Güterverkehr 2009 - Lohnsteuerreform 01.01.2009
2010	34.074,27	26.784,07	- Gehalt bei 40 Überstunden / Monat - Fahrerfaktor 1,44 - KV Güterverkehr 2010 - Mauterhöhung 01.01.2010
2011	34.681,11	27.120,95	- Gehalt bei 40 Überstunden / Monat - Fahrerfaktor 1,44 - KV Güterverkehr 2011 - Mauterhöhung 01.01.2011 - MÖSt-Erhöhung 01.01.2011 - Kfz-Steuersenkung 01.01.2011
2012	35.795,81	27.775,45	- Gehalt bei 40 Überstunden / Monat - Fahrerfaktor 1,44 - KV Güterverkehr 2012 (insbesondere Erhöhung SZ +5%) - Mauterhöhung 01.01.2012

Tabelle 8: Brutto-Netto Gehalt und wichtige Indikatoren für die Kostenentwicklung 2005–2012

Die im vorangegangenen Kapitel 1.3 ermittelten Kosten der öffentlichen Hand in Höhe von 49.957,36 EUR je ausgeflaggtes Referenzfahrzeug beziehen sich auf das Jahr 2012. Die Anpassung dieses Wertes an die Jahre 2013 und 2014 erfolgt über die OeNB für Österreich prognostizierte Inflationsrate.

Wie bereits in Tabelle 8 erwähnt und kurz aufgelistet, gibt es wichtige Indikatoren und Ereignisse, die bei der Berechnung berücksichtigt werden müssen:

- Die neuen Arbeits- und Lenkzeitregelung gemäß 561/2006/EG sowie die Einführung des digitalen Tachografen machte im betrachteten Zeitraum eine schrittweise Anpassung der Fahrzeugeinsatzplanung notwendig, da anzunehmen ist, dass der bestehende Fuhrpark eines Frächters nicht auf einmal sondern nur schrittweise auf Fahrzeuge mit digitalem Tachografen umgestellt wird. So wurde angenommen, dass dem einzelnen Fahrzeuglenker 60 (2006/2007) bzw. 40 (2008/2009/2010/2011/2012) Überstunden pro Monat ausbezahlt

wurden, was unweigerlich mit einem Reallohnverlust für ihn verbunden ist, da er aufgrund der schärferen arbeitsrechtlichen Bestimmungen schlichtweg weniger fahren darf als vorher. Umgekehrt wurde für 2006/2007 ein Verhältnis Fahrzeuglenker zu Fahrzeugen von 1,33 angenommen (2008/2009/2010/2011/2012 von 1,44), damit das Referenzfahrzeug über den Vergleichszeitraum auch konstant 252 Arbeitstage mit je einem Fahrzeuglenker im Einsatz sein kann.

- Die beiden Lohnsteuerreformen zum 01.05.2005 und 01.01.2009, die Erhöhung der SZ um 5 Prozent im Jahr 2012 sowie im betrachteten Zeitraum erfolgten Änderungen der Berechnungsgrundlagen für Lohnsteuer und Sozialabgaben wurden mittels einer explizit ausgeführten Lohnabrechnung berücksichtigt.

- Bei der Senkung der Kraftfahrzeugsteuer zum 01.07.2007 und 01.01.2011 sowie der Erhöhung der Mineralölsteuer zum 01.07.2007 und 01.01.2011 wurde deren sofortiges Inkrafttreten berücksichtigt.

- Auch die Mauterhöhungen zum 01.06.2008, zum 01.01.2010 und 01.01.2011 sowie 01.01.2012 wurden in der Berechnung berücksichtigt.

Die Hochrechnung der Kfz-Bestände erfolgte über die Strukturdaten der fuhrgewerblichen Betriebe. In Spalte 3 sind die Anteile der ausgeflaggten Kfz aufgelistet, welche in den Studien von 2006/2009 und 2012 ermittelt wurden. Die Spalte 4 gibt den prognostizierten Gesamtbestand der in Österreich von fuhrgewerblichen Unternehmen mit mehr als 20 Kfz zugelassenen Lkw wieder. In Spalte 5 sind die gemäß der Prognose ausgeflaggten Lkw pro Jahr dargestellt. Die Spalte 6 zeigt die gesamten Kosten der öffentlichen Hand, die durch die Ausflagung von Lkw entstehen.

Entsprechend werden für 2012 Gesamtkosten der öffentlichen Hand in Höhe von EUR 597.187.920 berechnet und eine Steigerung bis 2014 auf EUR 679.823.051 ist zu befürchten. Es wird allerdings vermutet, dass es langfristig zu einer Stagnierung des Ausflagungstrends kommen wird.



↑ Grazer Stadtfest mit „Friends on the road“-Show
Kronen Zeitung, 5. Juni 2012



Foto: LogCom

↑ Die „Friends on the road“-Tour in Österreich

↓ Grazer Stadtfest
Kronen Zeitung, 4. Juni 2012



↑ Grazer Stadtfest
Kronen Zeitung, 3. Juni 2012

⇒ Ankündigung Roadshow
Kronen Zeitung, 1. Juni 2012



Albert Moder
FG-Obmann Güterbeförderungsgewerbe
Steiermark

Schau'n Sie sich das an:
02. bis 03.06.2012
Grazer Stadtfest
Hauptplatz/Schmiedgasse

„FRIENDS on the road“
kein Leben ohne LKW

70.000 Beschäftigte sichern unsere tägliche Versorgung in Österreich. Allein 7.700 sind es in der Steiermark! Wussten Sie, dass jedes Produkt, das Sie aus einem Regal nehmen, davor durchschnittlich 80 Kilometer von einem der „FRIENDS on the road“ transportiert wurde?

Bis Ende Oktober gehen die „FRIENDS on the road“ auf große Tour. Die spektakuläre und lehrreiche Show fährt durch ganz Österreich und präsentiert sich als Arena für die gesamte Familie:

- mit einer großen LKW-Show-Bühne
- mit Kids-LKW auf einer überdimensionalen Österreich-Landkarte
- mit Überraschungen und viel, viel Information
- mit einem zum „On the road-Café“ umgewandelten LKW
- und noch vielen weiteren Attraktionen

Wie ist der Beruf des Transporteurs? Welche Voraussetzungen, welche Ausbildung sind nötig? Erfahren Sie mehr über das Leben Ihres „FRIENDS on the road“.

Ein tolles Gewinnspiel wartet auf Sie! Gewinnen Sie den neuen up! von Volkswagen. Klein ist groß.



Steirische Frächter für gesetzliche Gleichstellung von PKW und LKW

Die Frächtervertretung der Wirtschaftskammer Steiermark befürwortet das Umdenken von Umwelt- und Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann in Sachen Umweltzone. Das Ziel müsse aber eine gesetzliche Gleichstellung von PKW und LKW sein.

Das Ergebnis einer Bürgerbefragung zugunsten einer Grazer Umweltzone würde vom Umweltzonen-Gegner, Umwelt- und Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann akzeptiert werden, so Kurzmann gegenüber der gestrigen Kronen Zeitung. Albert Moder, Obmann der Fachgruppe Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Steiermark, unterstützt diesen Vorstoß in Richtung gleiches Recht für alle. Obwohl er weiß, dass sich die Branchenposition nicht mit der Position der gesamten WK deckt, verlangt er als Stimme der Transporteure dennoch insgesamt eine gesetzlich stärkere Gleichstellung zwischen PKW und LKW: „Der Großteil der steirischen Transporteure investiert ständig in neue und umweltschonende Fahrzeuge und ist dem Gesetzgeber beim Umweltschutz weit voraus. Für die wahren Luftverschmutzer wie alte PKW und Hausbrand gibt es dagegen zu wenig gesetzliche Vorschriften.“

Ab 1. Juni 2012 gelten in Graz und in allen so genannten Luftsanierungsgebieten Fahrbeschränkungen für LKW der Euroklassen 0 und 1. Der derzeitige Standard von Transportfahrzeugen ist dagegen die Schadstoff-Euroklasse 6. „Geht es also ehrlicherweise um den Umweltschutz, müssten insgesamt strengere Auflagen für alte PKW gefunden und nicht einzelne Umweltzonen eingerichtet werden. Es wäre an der Zeit für mutige politische Entscheidungen“, so Moder.

↑ Steirische Frächter für gesetzliche Gleichstellung von Pkw und Lkw
Presseaussendung d. Fachgruppe

↓ AK/vida-Angriffe gegen Transportunternehmen entbehren jeglicher Grundlage
OTS, 17. Juni 2012

Transporteure: AK/vida-Angriffe gegen Transportunternehmer entbehren jeglicher Grundlage!

Utl.: Herzer: Transporteure werden schon jetzt rigoros kontrolliert und abgestraft - Straßentransport gehört zu den am strengsten kontrollierten Wirtschaftsbereichen

Wien (OTS/PWK4431) - „Die Aussagen von Arbeiterkammer AK und der Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vida hinsichtlich Arbeitsbedingungen im Lkw-Bereich sind Luftblasen, die bei genauerer Betrachtung keinerlei kritischer Beurteilung standhalten“ kontert Wolfgang Herzer, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) den heutigen AK- und vida-Aussagen.

Gerade der Straßentransport ist eines jener Segmente, der zu den am strengsten kontrollierten Wirtschaftsbereichen gehört. Strafen für Übertretungen sind mittlerweile in Österreich so hoch, dass sie existenzbedrohend für Unternehmen sind. „Unsere Fahrer werden mehrmals die Woche von Kontrollorganen über einen Monats-Zeitraum rückwirkend kontrolliert. Jede Aktivität wird mittels Kontrollgerät minutengenau aufgezeichnet und jede minimale Übertretung rigoros mit horrenden Geldstrafen für Unternehmen sanktioniert, und zwar sowohl bei Straßen- als auch in weiterer Folge bei Betriebskontrollen. Bei diesen Delikten handelt es sich im Regelfall jedoch weder um Sozialbetrug noch um andere schwerwiegende Vergehen, sondern überwiegend um jene Fälle, in der z.B. ein Fahrer zur Erreichung des Unternehmens oder des Wohnortes einige Minuten an Lenkzeit überzieht“, argumentiert Herzer.

„Ich stelle mich in keinsten Art und Weise vor Delikte wie Sozialbetrug oder Ausbeutung von Fahrern. Ich wehre mich jedoch entschieden und mit aller Vehemenz gegen Pauschalverurteilungen einer gesamten Branche, noch dazu wo viele der aufgeworfenen Forderungspunkte ohnehin schon klar gesetzlich geregelt sind. Ein vorheriger Blick in die entsprechenden Kollektivverträge und Gesetze hätte ausgereicht“, so Herzer abschließend. (BS)

Transporteure fordern entschärfende Maßnahmen aufgrund der Brennerbahnsanierung

Utl.: WKÖ-Schierhuber warnt vor Güterverkehrskollaps im Transitverkehr - Abstimmung aller Verkehrsträger wäre dringend notwendig

Wien (OTS/PWK183) - „Die anstehende Totalsperre der Brennerbahnstrecke in den Monaten August und September wird zu einem Güterverkehrskollaps im Transitverkehr führen“, warnt Heinz Schierhuber, Obmann-Stellvertreter des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), zum Start der Sanierungsarbeiten.

„Die Bahn ist, neben dem Lkw, ein wichtiger Partner in der Abwicklung von Güterverkehren durch Österreich. Die Instandhaltung und Sanierung der Schieneninfrastruktur ist unbestritten wichtig. Derzeit kommt es aufgrund der jetzt einleisigen Befahrbarkeit für Güterzüge noch zu keinen größeren Behinderungen. Die anstehende Totalsperre im Sommer wird jedoch bewirken, dass rund 16.000 Lkw, die den Brenner zu dieser Zeit via Rollende Landstraße passieren würden, zwangsläufig auf die Straße ausweichen müssen. Dazu kommen noch unbegleitete kombinierte Verkehre: Da Zeit- und Kapazitätsengpässe auf der Schiene über die Tauern zu erwarten sind, werden sie ebenfalls auf der Straße abgewickelt werden“, argumentiert Schierhuber.

Politische Blockadehaltung
Schierhuber zeigt sich verärgert, dass die nationale Verkehrspolitik trotz mehrfacher Appelle von Transport- und Logistikverbänden aus dem In- und Ausland keinerlei Gehör für legitime Forderungen zur Entschärfung dieser Situation findet.

„Man verschließt vor anstehenden Problemen einfach die Augen und hofft, dass alles gutgeht! Gerade in Österreich, wo es so wichtig wäre, dass alle Verkehrsträger zur Güterverkehrsabwicklung optimal aufeinander abgestimmt sind, ist diese einseitige politische Blockadehaltung schwer nachvollziehbar. Wir fordern für die Zeit der Totalsperre die Aufhebung des Nachtfahrverbotes auf der A12, die Aussetzung der Doppelmaut auf der A13 und der zusätzlichen Lkw-Ferienfahrverbote. Nur so können Lkw-Verkehre auf dem kürzesten und optimalsten Weg, ohne unnötige Umwegverkehre, die ein Mehr an Umweltbelastungen produzieren, Österreich passieren“, so Schierhuber abschließend. (PM)

↑ Transporteure fordern entschärfende Maßnahmen aufgrund der Brennerbahnsanierung
OTS, 12. Juni 2012

⇒ Transporteure suchen Lenker
Kronen Zeitung, 15. März 2012

Branche schafft bis 2014 bis zu 3000 neue Jobs
Transporteure suchen Lenker
Wien. - Die heimischen Güterbeförderer suchen bis 2014 bis zu 3000 zusätzliche Lenker, so eine WKÖ-Umfrage. Denn der Warenverkehr mit dem Ausland nimmt zu, zugleich wird der Schienentransport wegen Einsparungen bei den ÖBB unattraktiver. Allerdings wird es für die Frächter immer schwieriger, junge Lenker zu finden; zu wenige machen den C-Führerschein. Branchensprecher Alexander Klackl: „Dabei ist der Beruf sexy“ und spannend, mit tollen Fahrzeugen, die moderner sind als manche Pkw.“

↓ Transporteure fordern Gewerbediesel und Dieselpreisobergrenzen
OTS, 2. April 2012

Transporteure fordern Gewerbediesel und Dieselpreisobergrenzen

Utl.: WKÖ-Herzer: „Seriöse Kostenkalkulationen gehören längst ins Reich der Wahrsager!“

Wien (OTS/PWK221) - „Wer wie die Transporteure im Rahmen der täglichen Arbeit alternativlos auf Diesel angewiesen ist, bekommt angesichts der Preisentwicklungen bei Treibstoff immer größere Sorgenfalten“, so Wolfgang Herzer, Obmann des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

„Für uns sind grünpopulistische Forderungen nach noch mehr Besteuerungen und damit verbundenen Verteuerungen von Treibstoff nicht nachvollziehbar, denn für uns Transporteure ist Diesel unverzichtbarer Bestandteil für die Durchführung unserer täglichen Arbeit. Angesichts der galoppierenden Preisentwicklung bei Diesel sind seriöse Kostenkalkulationen längst im Reich der Wahrsager angesiedelt, denn niemand weiß, wohin und in welchen Abständen die Entwicklung geht“, findet Herzer klare Worte angesichts der jüngsten Preissprünge an den Zapfsäulen.

„Daher fordern wir auch von der Politik entsprechende Schritte wie die Einführung eines Gewerbediesels und Dieselpreisobergrenzen, die ein seriöses Wirtschaften wieder möglich machen, denn die bisherigen Ankündigungen und Umsetzungen der Politik dazu waren - außer bei Steuererhöhungen - unwirksam“, so Herzer. (PM)

⇒ Rapsgelbe Visitenkarte StraßenGüterVerkehr,

⇒ AK-Kritik stößt bei steir. Frächtern auf Unverständnis Presseaussendung d. Fachgruppe

AK-Kritik stößt bei steirischen Frächtern auf Unverständnis

Straßentransport gehört zu den strengsten kontrollierten Wirtschaftsbereichen. Steirische Frächter für Unterscheidung zwischen schwarzen Schafen und bürokratischen Abstrafungen.

Eine am Mittwoch veröffentlichte Umrage der Arbeiterkammer und Gewerkschaft vida kritisiert die Arbeitsbedingungen und Kontrollen von österreichischen Transportunternehmen. Für Albert Moder, Obmann der Fachgruppe Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Steiermark, stößt die Kritik auf Unverständnis und macht „rechtzeitig“ zum Urlaubsverkehr Stimmung gegen den Lkw-Verkehr: „Der Straßentransport mit dem LKW gehört schon jetzt zu den am strengsten kontrollierten Wirtschaftsbereichen. Die Fahrer und Betriebe werden mehrmals pro Woche kontrolliert und jede Aktivität wird aufgrund der digitalen und analogen Kontrollgeräte genau aufgezeichnet“, so Moder. Es müsse daher stärker unterschieden werden zwischen schwarzen Schafen, die Lenk-, Ruhe- und Einsatzzeiten rigoros überschreiten und ein echtes Sicherheitsrisiko darstellen und jenen vielen, die bei der Arbeit zwar alles richtig machen, aber am Weg zum Wohnort, zur Betriebskantine oder zum Rastplatz gestraft werden.

Flexibilität gefragt

In vielen Fällen werden Fahrer von den Unternehmen in Sachen Lenk- und Ruhezeiten ausgezeichnet geschult. Aufgrund der Komplexität der Verordnungen kommt es dennoch vereinzelt zu Missverständnissen. Beim Großteil der von der AK und vida genannten Fälle handle es sich daher weder um Sozialbetrug noch um vorsätzliche Gesetzesübertretungen. „Trotzdem werden minimale Übertretung mit existenzbedrohenden Geldstrafen für Unternehmer und Fahrer sanktioniert“, so Moder. Die Frächtervertretung der Wirtschaftskammer Steiermark pocht daher auf eine Lösung, die gewissenhaften Transportunternehmen mehr Flexibilität entgegenbringt. Immerhin passieren pro gefahrenen Kilometer mit dem LKW deutlich weniger Unfälle in der Steiermark, als mit dem PKW, wie aus einer Studie der Wirtschaftskammer Steiermark gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit hervorgeht.

Sichere Raststätten

Ebenfalls von der AK kritisiert wird die angebliche Angst der Fahrer vor Überfällen auf Raststätten bzw. ein entsprechender Aufholbedarf der Asfnag. „Tatsächlich sind der Wirtschaftskammer keine entsprechenden Fälle bekannt. Im Gegenteil: Die Asfnag baut derzeit an neuen Raststätten, die im Vergleich zum EU-Ausland einen enorm hohen Sicherheitsstandard haben“, so Moder.

⇒ Mehr saubere Lkw für die Steiermark Steirische Wirtschaft, 16. März 2012

⇒ Hälfte der Diesel droht Aus Kleine Zeitung, 31. März 2012

Mehr saubere Lkw für die Steiermark

Feinstaubfahrverbote zwingen zum Umstieg auf moderne, saubere Fahrzeuge. Förderung wurde für Transporteure um 300.000 Euro aufgestockt.

Mehr als 1500 alte Fahrzeuge der Güterbeförderung und des Werkverkehrs werden wachstumsfördernd durch das Feinstaubkriterium aus dem Verkehr gezogen. Takt- und Transportunternehmen sowie Unternehmen im Werkverkehr wird zur Förderung beim Umstieg auf moderne und abgasarme Fahrzeuge unsere die AKR großzügig. Innerhalb von 14 Tagen war der 300.000 Euro schwere Förderpfad leer, der vom Land Steiermark allein für Frächter bereitgestellt wurde“, sagt Albert Moder, Obmann der Transporteure. Umso mehr freut er sich, dass es der WK



Franz Glanz
Vize Präsident



Albert Moder
Obmann

in Verhandlungen mit dem Land gelungen ist, weitere 300.000 Euro zu lukrieren. „Damit können bei der Förderung von 3000 Euro pro LKW nochmals 60 LKW gefördert werden“, freut sich Moder über diesen großen Erfolg. Gefördert wird allerdings diesmal nur der Umstieg von Euro 0,1 und 1 auf moderne LKW, die ausschließlich im Güterbeförderungsgewerbe eingesetzt werden.

Härtefälle abfedern

Franz Glanz, Obmann der Sparte Transport und Gewerbe, sieht in den Förderungen eine große

Erleichterung für die Transportbranche. „Natürlich muss auch der Verkehr seinen Beitrag im Feinstaubkampf leisten. Doch die letzten Jahre waren für das Güterbeförderungsgewerbe schwere Jahre. Vor allem das vergangene, das der Transportbranche durch die Mineralölpreiserhöhung zu Jahresbeginn enorme Mehrkosten brachte und die ohnehin kleinen Margen noch weiter schmälerte.“ Auch im Werkverkehr sieht Glanz die Förderungen zum Umstieg auf abgasarme Fahrzeuge als sehr wichtig an. „Gerade im Werk

verkehr sind diese Fahrverbote in den betrieblichen Luftreinigungsgebieten besonders hart, weil es meist Fahrzeuge betrifft, die durch geringe Kilometerleistungen in hervorragendem technischen Zustand sind, aber abgemottet werden.“

Rundum gefördert

„Sachma summieren hat die Wirtschaftskammer Steiermark ein Förderpaket von rund einer Million Euro vom Land bestellt“, freut sich Spartenpräsident Franz Glanz. 100.000 Euro wurden der Transportbranche für die Anschaffung von sauberen Hybrid- und Erdgas-LKWs bereitgestellt. 500.000 Euro wurden dem Güterbeförderungsgewerbe zur Verfügung gestellt, die nun um weitere 300.000 Euro aufgestockt wurden.



In den Luftreinigungsgebieten (rot) werden bis 2014 stillstehende LKWs der Abgasnorm Euro 0 bis 2 aus dem Verkehr gezogen



Fiat Panda 4x4 als Image transporter

Rapsgelbe Visitenkarte

Was macht ein Personalspender Post-Pkw, wenn ihn der Postbus nicht mehr braucht? Er wechselt geringfügig die Farbe, bucht eine umfangreiche Frischzellenkur und schlägt eine Karriere als rollender Imageträger ein. Das glauben Sie nicht? Dann planen Sie in der nächsten Zeit einmal einen Zwischenstopp beim steirischen Transporteur Peter Fahrner als. Denn der ist nicht nur für den zweiten Bildungsweg des ausgereisten Post-Pkw in Form eines Fiat Panda 4x4 verantwortlich, sondern hat dem kleinen Italiener gleich auch einen neuen Job an den Leib geschneidert: „Ich werde den

rapsgelben Fiat Panda 4x4 als Alltagsauto benutzen und alle regionalen Fahrten auf ihm zurücklegen“, erklärt Fahrner im Gespräch mit dem „StraßenGüterVerkehr“. Ein Fiat Panda 4x4 als fahrender Visitenkarte der Imagekampagne der ARGE Logistik? Wie da ein sportlicher Sportwagen oder ein hübscher Geländewagen mit entsprechendem Design nicht besser passen würden? „Ich wollte ein Auto haben, das um jeden Preis auffällt. Nach dem Ende des Projektes bin ich mir mehr denn je sicher, dass das von Grund auf restaurierte Fiat Panda 4x4 jeden Sportwagen und jeden Geländewagen locker in den



Lebensleistung mit rapsgelben Wänden



Konzept – Peter Fahrner hat einen von Grund auf restaurierten Fiat Panda 4x4 zum rapsgelben „Friede on the road“-Mobil umfunktioniert

Schatten stellt“, meint der Transportunternehmer. Wie wert Peter Fahrner ausgebaut hat, um das ehemalige Postfahrzeug in einen so gut wie fahrfähigen Zustand zu versetzen, wird erst bei genauer Betrachtung des 17 Jahre alten Autos klar. „Wir haben den Fiat komplett zerlegt und jeden noch so kleinen Teil aufgearbeitet“, erklärt Mechaniker Johann Hofner. Dem reicht genug hat das „Friede on the road“-Mobil einige Ausstattungsgegenstände verpasst bekommen, die es als Werk garantieren nie auf der Liste der Zurschaustellungen gegeben hat. „Eine Leberausstattung mit rapsgelben Wänden gibt es auf der ganzen Welt kein zweites Mal in einem Fiat Panda“, sagt Hofner. Die Zahl der Arbeitsstunden, die er in den zweiten Leben des kleinen Italieners investiert hat, gehen spielend in die Hunderte: Zeugnis über die Wiederaufarbeitung des ursprünglich vom Alltagsgebrauch deutlich gekennzeichneten Fiat Panda 4x4 legt jetzt auch das Tacho des Autos, als der vor der ersten Ausfahrt wieder 0 Kilometer angezeigt hat. Mehr über ein zugunsten der Aufarbeitung des Fiat Panda 4x4 zurückgestelltes Projekt von Peter Fahrner erfahren Sie übrigens bei unseren Bildern des Monats auf Seite 56 in dieser „StraßenGüterVerkehr“.

hsm

⇒ 23.000 km Wissensvermittlung SCIENCE Monat



23.000 km Wissensvermittlung

Ein kleiner Jubiläum gibt es in diesem Jahr an der Montanuniversität Leoben. Am 10. März wird der 100. Geburtstag von Dr. Josef Schuster gefeiert. In der 100. Jahrestagung der Montanuniversität Leoben wird der 100. Geburtstag von Dr. Josef Schuster gefeiert. In der 100. Jahrestagung der Montanuniversität Leoben wird der 100. Geburtstag von Dr. Josef Schuster gefeiert.



Martoni: mit gesundem Wachstum zum Erfolg

Das Transportunternehmen Martoni ist der Region um Gnas stark verbunden. Gleichzeitig zeigt der Betrieb, wie ein Paradebeispiel für eine erfolgreiche Betriebsnachfolge innerhalb der Familie aussieht.

„Gesund wachsen“ lautet seit jeher die Devise von Maria und Anton Liebmann. 1991 haben sie die Martoni Transport GmbH (aus Maria und Toni) in Gnas gegründet. Mittlerweile sind 30 Mitarbeiter im Familienbetrieb beschäftigt und kümmern sich täglich um Gütertransporte im In- und Ausland, exklusive Busreisen oder auch um Krankentransporte. Besonders spezialisiert hat sich das Unternehmen allerdings auf den

Transport von Schüttgut, „worauf auch der Großteil unseres Fuhrparks ausgerichtet ist“, erklärt Maria Liebmann-Roth. „In diesem Bereich konnten wir namhafte Kunden gewinnen und mit ihnen eine langjährige Partnerschaft aufbauen“, so die Unternehmerin. Aber auch in den Bereichen Komplettladungsverkehr, Teilladungsverkehr und Sammelgutverkehr sind die Martoni-Fahrzeuge seit vielen Jahren erfolgreich unter-

wegs. Das 2003 zusätzlich gegründete Reisebüro sorgt in Summe für eine enorm breite Angebotspalette – und für einen hochmodernen Fuhrpark mit insgesamt 30 Sattelzügen und Luxusreisebussen.

Dem Standort verbunden

Am Standort Gnas hält die Familie seit mittlerweile 21 Jahren fest.

„Schließlich ist dieser aus unserer Historie heraus gewachsen“, erklärt Christoph Liebmann. Der älteste Sohn ist 2010 in den Familienbetrieb eingestiegen und hat damit auch offiziell die Nachfolge als Geschäftsführer angetreten. Er weiß um die Bedeutung der familiären Wurzeln. „Natürlich gab es im Laufe der Jahre Überlegungen, den Standort in die Nähe eines Verkehrsknotenpunktes zu verlegen. Die Verbundenheit zur Region und zu den Mitarbeitern aus der Umgebung war aber stärker“, so der Junior-Chef. Dass das auch in Zukunft so bleibt, beweist die jüngste Investition des Unternehmens: der Bau von neuen Büroarbeitsplätzen am Standort. „Damit setzen wir ein Zeichen. Wir wollen auch weiterhin auf Mitarbeiter aus der Region setzen“, so Liebmann. Der Einzug ist mit August geplant.

Am Puls der Zeit

Darüber hinaus investiert der Betrieb derzeit in ein neues EDV-System. Es soll die schnellere Bearbeitung von Kundenanfragen ermöglichen und

die Mitarbeiter bei der täglichen Arbeit entlasten. Überhaupt haben die Themen Fortbildung und Nachhaltigkeit sehr hohe Priorität in der Geschäftsführung. Alle Fahrer nehmen regelmäßig an Schulungsmaßnahmen teil, die nicht nur zur Sicherheits sondern auch zur ökologischen Bilanz beitragen. Bei regelmäßigen Workshops wird zusätzlich auf neue Marktanforderungen eingegangen und reagiert. Besonders stolz ist man bei Martoni auf die Partnerschaft mit „Klima:Aktiv“ und auf den Eigenfuhrpark mit der effizientesten Schadstoffklasse (EURO 5, EEV).

Überlegt am Steuer

Die Strategie für die Zukunft bleibt also auch mit der neuen Generation am Steuer überlegt. „Wir haben eine sehr gesunde Mischung aus unserem Eigenfuhrpark und verlässlichen Partnern“, erklärt Liebmann. Dazu kommt ein mittlerweile bewährtes Zusammenspiel im Familienunternehmen zwischen der langjährigen Erfahrung von Maria und Anton Liebmann und der jugendlichen Motivation und Willensstärke des Sohnes. Der bisherige Erfolg bestätigt den eingeschlagenen Weg.



INFO

Martoni Transport GmbH

8342 Gnas, Burgfried 149
Tel.: +43 3151/2283

Mail: martoni@martoni.at
Web: www.martoni.at



Vorfahrt für die Franco Maier KG

Das Transportunternehmen Franco Maier KG ist ein waschechter steirischer Familienbetrieb. Von Dobl aus werden Transporte in ganz Europa abgewickelt – und Pläne für die Zukunft geschmiedet.

Vom Ein-Personen-Unternehmen zum zwölköpfigen Team: Die Franco Maier KG in Dobl ist ein noch junges Transportunternehmen mit kontinuierlichem Wachstum. Mit insgesamt zehn Fahrzeugen und mithilfe von Partnern und Subunternehmen übernimmt der steirische Familienbetrieb Speditionsaufträge in gesamt Europa. „Besonders häufig sind wir in Deutschland, Italien, Skandinavien oder in den Benelux-

Staaten unterwegs“, erklärt Franco Maier Senior, Gründer und zugleich Namensgeber des Unternehmens. Grund dafür sind die Hauptkunden aus den Bereichen Industrie, Kunst, Möbel, Automotive, Textil und Abfall.

Entsprechend breit ist auch das Portfolio, das der Betrieb abdeckt. „Wir bieten beispielsweise Teil- und Komplettladungen, Expresszustellungen, Sonderfahrten, Kunsttrans-

porte, Messe- oder auch Altkleidertransporte“, so Maier.

Idealer Standort

Die Basis am Standort Dobl bildet dabei ein Firmengelände mit etwa 10.000 Quadratmeter Fläche und einer Lagerfläche von rund 4.000 Quadratmeter. Am Standort hält Maier übrigens seit der Gründung

2002 fest. „Die Verkehrsanbindung und das Industriegebiet im Umfeld sind für uns wirklich optimal“, so der Chef. Angefangen hat allerdings alles eine Nummer kleiner. 2002 hat Franco Maier das Unternehmen gegründet. Anfangs noch alleine im Fernverkehr unterwegs, bekam er ein Jahr darauf von seinem Sohn Markus Unterstützung. Die Buchhaltung übernahm indessen seine Frau Heidemarie. Und fertig war die Basis für das heutige Unternehmen.

Selbst am Steuer

Die Zuverlässigkeit der Familie sprach sich schnell herum und die Auftragsbücher wurden immer voller. Nach der Unternehmerprüfung und der erfolgreich absolvierten Prüfung zur Eignung für den Grenzüberschreitenden Güterverkehr übernahm Markus Maier 2008 schließlich die Disposition in Dobl. Mitten in der sich anbahnenden Finanzkrise investierte der Betrieb in weitere Fahrzeuge und auch in neue Mitarbeiter. Zum Unternehmen stießen etwa die beiden Disponenten Marco Graman und Mario Ornig.

Inzwischen umfasst der Fuhrpark acht eigene Lkw mit insgesamt über 4.500 PS, gesteuert von sieben Fahrern sowie Franco Maier Senior, der



nach wie vor gerne selbst das Lenkrad in der Hand hält.

Für die Zukunft hat die Unternehmerfamilie noch so einiges geplant. Unter anderem soll am Standort eine

neue Lagerhalle entstehen. Außerdem arbeitet man derzeit gemeinsam mit Partnerspeditionen in Deutschland an der Einrichtung fixer Transportlinien.

INFO

Franco Maier KG
Internationale Transporte & Spedition

Liebochstraße 16, A-8143 Dobl
Tel.: +43/3136/55714-12

www.transporte-maier.com
www.facebook.com/pages/Franco-Maier-KG/184100354094



Berechnung kollektivvertraglicher Tagesgelder im KT-Gewerbe

Art. XVII B KV-Kleintransportgewerbe – Gemäß Art. XVII B des Kollektivvertrages für das Kleintransportgewerbe werden als Abgeltung für den erhöhten Lebensaufwand bei Fahrtätigkeit oder Dienstleistungen außerhalb des Dienstortes (Betriebsstätte, Werksgelände, Lager usw.) Tagesgelder gewährt.

Dauert die Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienstort „mehr als drei Stunden, gebührt für jede angefangene Stunde 1/12 des Tagesgeldes; bis drei Stunden Fahrtätigkeit oder Abwesenheit vom Dienstort gebührt kein Tagesgeld.“

Strittig war im vorliegenden Fall, ob das kollektivvertragliche Tagesgeld für die einzelnen Arbeitstage anteilig schon ab der ersten oder erst ab der vierten täglichen Arbeitsstunde gebührt: Schon aus der in erster Linie gebotenen Auslegung eines KV nach dem Wortsinn im Zusammenhang

mit den übrigen Bestimmungen ergibt sich die klare Absicht der KV-Parteien, Fahrtätigkeiten mit einer Abwesenheit von mehr als 3 Stunden zu entschädigen, und zwar mit 1/12 des Tagesgeldes für jede angefangene Stunde, also beginnend mit der ersten Stunde einer jeden – insgesamt mehr als 3 Stunden dauernden – auswärtigen Dienstleistung. Nur für Fahrtätigkeiten, die eine Dauer von 3 Stunden an einem Tag nicht überschreiten, gebührt kein Tagesgeld; solche Kurzfahrten werden nach der klaren Regelungsabsicht des KV grundsätzlich nicht entschädigt, was aber nichts daran ändert, dass jene Fahrten, mit denen die Erheblichkeitsschwelle von 3 Stunden überschritten wird, voll zu vergüten sind, und zwar anteilig für jede tatsächlich geleistete Stunde.

Dieser im KV vorgenommenen Differenzierung liegt offenkundig zu-

grunde, dass mit kurzen auswärtigen Dienstleistungen schon deshalb kein höherer Lebensaufwand verbunden ist, weil die Arbeitnehmer an den betreffenden Tagen ohnedies – wie alle anderen Arbeitnehmer auch – überwiegend an ihrem regelmäßigen Dienstort anwesend sein können, während dies bei längeren Einsätzen nicht der Fall ist: Für solche Tage gebührt dem Arbeitnehmer dann – anteilig nach der tatsächlichen Dauer der gesamten auswärtigen Dienstleistung – das Tagesgeld zur Abgeltung des damit insgesamt verbundenen höheren Aufwandes. Diesem Prinzip folgen, soweit überblickbar, alle einschlägigen kollektivvertraglichen Regelungen genauso wie die dafür als Vorbild dienenden gesetzlichen Bestimmungen für den öffentlichen Dienst (vgl. nur § 17 Abs. 1 Reisegebührevorschrift). Revision unzulässig.





Im Portrait: Alois Dokter Kleintransporte

Die Fahrzeuge von Alois Dokter in Feldkirchen sind Tag und Nacht im Einsatz. Möglich machen das ein ausgeklügelter Schichtbetrieb und tolle Mitarbeiter.

Alois Dokter hat sein Kleintransportunternehmen bereits 1994 gegründet und weiß daher, was es braucht, um in der Branche erfolgreich zu sein.

Zehn Fahrzeuge umfasst der Fuhrpark heute. Wobei 25 Mitarbeiter im Schichtbetrieb unterwegs sind. „Auf diese Weise sind unsere Kapazitäten zu 85 Prozent ausgelastet“, erklärt Dokter. Das alleine ist für den Unternehmer aber noch kein Grund für den Erfolg. „Man braucht ein Gespür für das Geschäft und man muss hin und wieder auch nein sagen können. Vor allem zu Dumpingpreisen, die sich schlichtweg nicht rentieren können“, ist der 49-jährige Disponent überzeugt. Die Rentabilität war auch ein Mitgrund dafür, dass der Unternehmer neben der Personenbeförderung später auch die Güterbeförderung ins Angebot mit aufgenommen hat. Heute macht der internationale Linienverkehr mit Stückgut das Hauptgeschäft aus. Daneben ist Dokter aber auch weiterhin

in Sachen Flughafen- und Pilotentransfer aktiv.

Für kleine Frächterprüfung

Den größten Sprung machte der Betrieb im Jahr 2005. Noch vor den ersten Anzeichen einer Finanzkrise investierte man in neue Fahrzeuge und Mitarbeiter. Was sich letztlich bezahlt gemacht hat. „Wir waren deshalb sehr gut aufgestellt und haben die Krise gut überstanden“, so Dokter. Mit dem Geschäft ist man derzeit zufrieden. Wobei der Unternehmer weiß, dass vor allem die verlässli-

chen und eigenständigen Mitarbeiter dafür verantwortlich sind. Kritik kommt dagegen für die fehlende kleine Frächterprüfung. „Der Zugang zum Gewerbe sollte stärker selektiert werden, um Dumpingpreisen, übermüdeten Fahrern und schlecht gewarteten Autos einen Riegel vorzuschieben“, so Dokter. Außerdem zeige die Erfahrung des Unternehmers, dass eine Erhöhung der Nutzlast auf 5,5 Tonnen bei gleichzeitiger Geschwindigkeitseinschränkung deutlich mehr Effizienz auf unseren Straßen bringen würde – wirtschaftlich wie ökologisch.

INFO

Alois Dokter Personenbeförderung und Kleintransporte

Niechtenmühlstraße 21
8073 Feldkirchen bei Graz

Tel.: +43 664/340 98 58
Mail: info@flughafentaxigraz.at
Web: www.flughafentaxigraz.at

Renate Wilfinger im Wordrap



Renate Wilfinger, Pöllau

1. Drei Gründe, warum

Ihnen Ihr Job Spaß macht ...

- o Weil ich mein eigener Chef bin.
- o Weil das Arbeiten mit den Fahrzeugen Spaß macht.
- o Weil ich gern Herausforderungen bewältige.

2. Drei Gründe, sich einen anderen Job zu suchen ...

- o 24 Stunden Verfügbarkeit
- o Wenn man bei der Einreichung von Förderansuchen fünf Minuten zu spät ist
- o Die Dieselpreise

3. Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- o Psychologin. Die muss ich so aber auch sein.

4. Sie treffen auf Infrastrukturministerin Doris Bures und Finanzministerin Maria Fekter. Was möchten Sie ihnen sagen?

- o Die möchte ich gar nicht treffen. Ich bin der Meinung, dass Politik und Privatwirtschaft nicht vereinbar sind, beispielsweise wenn es um das Thema Finanzen geht. Hier muss sich ein Unternehmer völlig andere Gedanken machen.

5. Ihr originellstes Erlebnis bei einer Verkehrskontrolle?

- o Ich bin mit meinem Privatauto zu schnell gefahren und hätte 50 Schilling Strafe zahlen sollen. Mein Geldbörserl hatte ich nicht dabei, nur eines für den Notfall mit etwas Kleingeld. Die 50 Euro

habe ich dennoch zusammengekratzt und hielt sie dem Polizisten hin. Er winkte ab und ließ mich ohne Strafe weiterfahren.

6. Was ärgert Sie am meisten beim Fahren?

- o Beschränkungen

7. Das dümmste Vorurteil gegen Frächter oder Lkw-Fahrer, das Sie je gehört haben?

- o Dass die Frächter die Straßen blockieren und die Umwelt verschmutzen. Wir haben im Vergleich mit Pkw immerhin den besseren Abgasstandard.

8. Die höchste Strafe, die Sie jemals bekommen haben? Wofür?

- o Bei einem Gefahrguttransport hat die Bezeichnung auf der Palette nicht gepasst, dort war ein Ziffernsturz. Das hat uns ein paar Tausend Euro gekostet.

9. Das unnötigste Fortbewegungsmittel, das jemals gebaut wurde?

- o Aixam

10. Ihre Lieblingsmusik beim Fahren?

- o (Sohn, der im Unternehmen fährt, wirft ein:) Radio, egal welcher Sender

11. Eine Fracht, die Sie nie mitnehmen würden?

- o Lebewesen

12. Die heikelste Fracht, die Sie jemals transportiert haben?

- o Früher: Zigaretten

13. Eine Eigenschaft, die ein Frächter/Lkw-Fahrer auf keinen Fall haben sollte ...

- o Ein Lkw-Fahrer sollte die Hände vom Alkohol lassen und ein Frächter sollte nicht übertrieben sozial sein, sonst geht er unter.

14. Die wichtigste Eigenschaft, die ein Frächter/Lkw-Fahrer haben sollte ...

- o Ausdauer

15. Welche Persönlichkeit des öffentlichen Lebens würden Sie nie an das Steuer Ihres Lkws lassen?

- o Jeder sollte erfahren, wie es ist, hinter dem Steuer eines Lkw zu sitzen!

16. Wen würden Sie hingegen gern mitnehmen?

- o Frau Bures, damit sie sieht, was auf den Straßen los ist.

17. 2050 werden Ihrer Meinung nach Frachten mit welchen Fortbewegungsmitteln befördert?

- o Mit Gigalintern

Veritas
Ein Unternehmen der AktuellXGruppe



Ihr **Spezialist**

SICHER ERFOLGREICH



Umfassender maßgeschneiderter
Versicherungsschutz für alle Bereiche
des Speditions- und Frachtwesens

- Kfz-Versicherung
- CMR-Versicherung
- Transportversicherung
- Betriebsversicherung

Der Kundennutzen steht im Zentrum
unserer Überlegungen!

Veritas Treuhandgesellschaft für Versicherungsüberprüfung und -vermittlung m.b.H.

A-8020 Graz, Asperngasse 4/2, Stock

tel +43 (0)50 103-0 email office.graz@veritas.at

www.aktuell.co.at

IHR VERSICHERUNGSMAKLER
DIE BESTE VERSICHERUNG



$$\sqrt[3]{9\alpha\pi} + 12 \sum_1^{24} (\phi \varepsilon^2) =$$

(PANNENHILFE MUSS NICHT KOMPLIZIERT SEIN)

Customer Care - Mobilitätsleistungen
Europaweit, 0-24h

www.service24.at



*Wir machen nur
was wir können -
und das können wir gut.*



- KFZ-Haftpflicht
- KFZ-Kasko
- **KFZ-Haftpflicht, Kasko und CMR für ausländische Niederlassungen**
z.B. Rumänien, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Polen
- GAP Deckung
- Brems-, Betriebs- und Bruchschadenversicherung
- Motorschadendeckung (auch für alternative Treibstoffe)
- Spediteurhaftpflichtversicherung
- Frachtführerhaftpflichtversicherung (CMR Police)
- Hakenlast- und Schwergutversicherung
- Logistik-Versicherung
- Warentransportversicherung weltweit **NEU** ab sofort über TV-Online schnellstmögliche Prämienermittlung mit ZERTIFIKAT
- Betriebshaftpflicht (Branchen-Sonderkonzept)
- Gebäudeversicherung ("all risks" Konzept)
- Lagerinhaltversicherung
- Rechtsschutzversicherung
- Unfallkollektivversicherung für Mitarbeiter (Fahrer)
- Kreditversicherung für Zahlungsausfälle

Kufstein • Graz • München • Bielefeld • VS-Schwenningen • Mainz • Bozen • Sarajevo • Timișoara • Ljubljana

Egerbach 58 a
A-6334 Schwoich/**Kufstein**
Tel. 0 53 72/6 24 60

Cargo Center am Terminal 1c
A-8402 Werndorf/**Graz**
Tel. 0 31 35/5 16 00

a-info@asko24.com
 **www.asko24.com**

Versicherungslösungen vom Spezialisten