

Steirische Frächter-Zeitung



Schluss mit ruinösem Wettbewerb

75 Jahre HUMER - 75 Stk. Anhänger in AKTION

Mehr Infos unter www.humer.com/schnaepchen

HUMER
ANHÄNGER TIEFLADER VERKAUFSFAHRZEUGE

H Dreiseiten-Kipper KD/H light

Fahrwerk: 2.600 kg
Lademaße: 3050x1740x300 mm



mit Handpumpe

statt € 4.025,-
€ 3.490,-
exkl. 20% MwSt.

H Hochlader P 229 light

Fahrwerk: 1.300 kg
Lademaße: 2290x1490x300 mm



Bordwände allseitig
abklappbar

statt € 1.850,-
€ 1.590,-
exkl. 20% MwSt.

H Tandem-Tieflader TTH 11,8

Fahrwerk: 11.800 kg
Lademaße: 6200x2470x400 mm



druckluftgebremst

statt € 18.990,-
€ 15.490,-
exkl. 20% MwSt.

H Koffernhänger Humer KL

Fahrwerk: 1.300 kg, 14"
Lademaße: 2540x1270x1530 mm



einflügelige Tür,
lichtdurchlässiges Dach,
der ideale Werbeträger

statt € 2.867,-
€ 2.290,-
exkl. 20% MwSt.

H 2-Pferdeanhänger GT2

Fahrwerk: 2.000 kg
Innenmaße: 3030x1670x2250 mm



Rampe-Tür-System
serienmäßig

Leider sehr
günstig!!!

statt € 3.659,-
€ 3.500,-
exkl. 20% MwSt.

H Allzweckanhänger K-ALU 209 light

Einachsanhänger ungebremst
Lademaße: 2090 x 1090 x 300 mm
Fahrwerk: 750 kg



statt € 795,-
€ 690,-
exkl. 20% MwSt.



Direkt an der A9
Abfahrt Seiersberg
Kärntner Straße 559
8054 Seiersberg



Ihr Ansprechpartner:
Jürgen Nachbagauer
Mob.: 0664 - 60 94 94 05
Fax: 0316 - 25 14 10
E-Mail: juergen@humer.com
Web: www.humer.com

GUNSKIRCHEN • WIEN • LOOSDORF • LINDACH • SEIERSBERG • KRAMSACH • MÜNCHEN

Transportservice



Leistungen von Friends on the Road

Neue Impulse für Straßenverkehr und Logistik ...

- **Image/Kommunikation:**
LogCom initiiert und koordiniert als Trägerorganisation die Imagekampagne „Lkw-Friends on the road“ bis hin zur Integration von Sponsoren. LogCom ist aber auch offen für entsprechende Initiativen in anderen Verkehrsbereichen.
- **Verkehrssicherheit/Qualifizierung:**
LogCom bietet auf Verkehrssicherheit und Kompetenzgewinn abgestimmte Bildungsangebote und Projekte.
- **Kooperationen/Netzwerke:**
LogCom bietet ihren Mitgliedern eine Plattform zum Aufbau von Kooperations- und Kommunikationsnetzwerken.

Je stärker die LogCom ist, desto mehr kann sie bewegen und ihre Ziele erreichen. Wir laden Sie ein, unsere Plattform mitzutragen. Treten Sie der LogCom bei, füllen Sie einfach die Beitrittserklärung aus und senden Sie diese an den Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe!

Beitrittserklärung finden Sie unter:
www.logcom.org – auf der Seite „Initiative“



Verkehrsinformation national



Anträge für Sondertransporte bzw. für Ausnahmen zum Wochenendfahrverbot	24
Verschärfte Feinstaub-Fahrverbote kommen für Lkw in Ostösterreich	24
Marktgemeinde Feldkirchen bei Graz – Fahrverbot Triester Straße Nr. 31–60 für Lkw über 7,5 t	25
Unterschriftenaktion zur Aufhebung des generellen Lkw-Nacht-60ers in Österreich	26
Keine Verlängerung der Ausnahmebestimmung vom Nachtfahrverbot auf der A12	26
Genehmigungsfreie Zu- und Abfahrt vom ÖBB-Terminal Wels	26
Änderung des Bundesstraßenmautgesetzes 2002	27

Verkehrsinformation international

Deutschland:	Änderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung seit 1. Oktober 2013	14
	Keine Gefahrgut-Kennzeichnung für Baumaschinen	17
Italien:	Fahrverbotskalender 2013 – kalendarischer Überblick	15
Ungarn:	Maut seit 01.07.2013	16
Deutschland, Ungarn und Österreich:	„Kummer Mauttabellen“ im Fachverband erhältlich	17
Russland:	Anwendung des CARNET TIR-Verfahrens	18
Frankreich:	Ökosteuern Ecotaxe verschoben	19
Bosnien-Herzegowina:	C95 Grundqualifikation in einem Drittstaat	20
Europäische Union:	Kroatischer EU-Beitritt bringt Vorteile und Übergangsregeln	20
Kabotage:	Verwendung ausländischer Kfz in Österreich	22

Transportservice

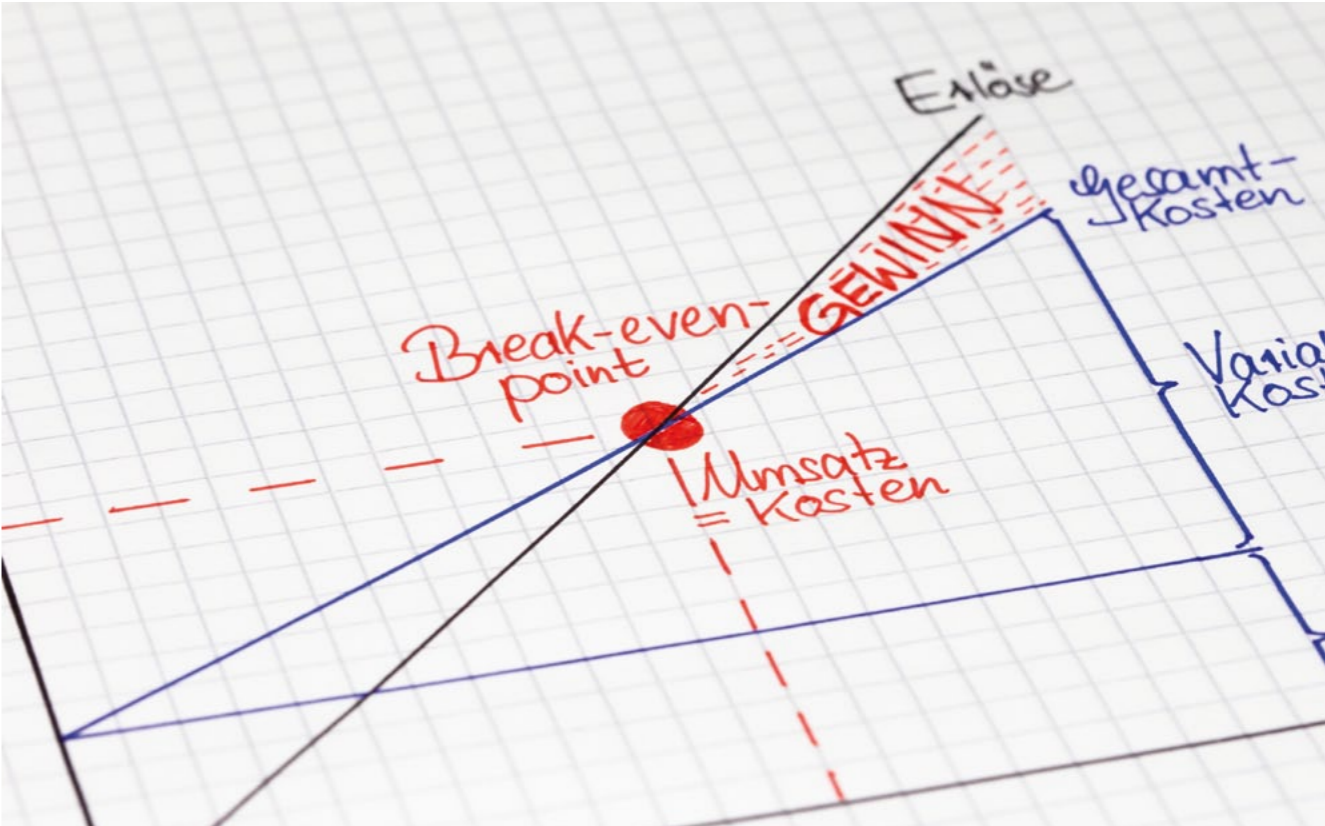


Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	32
Outsourcing von Transportleistungen steigert Wettbewerbsfähigkeit	32
Ausnahmegenehmigung für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien	32
Baumaschinen & Co seit Juli Gefahrgut? Nein, andere Maschinen schon!	33
Privatrecht, Unternehmens- und Gesellschaftsrecht, GmbH-Reform	34
CMR-Frachtbriefe	35
Bei Lkw und Bussen gelten EURO-6-Abgasgrenzwerte ab 1. Jänner 2014	35
Bei Gefahrguttransporten im Landverkehr gelten nur mehr die Vorschriften 2013	36
ASFING: zweite Vignettenverkaufsstelle an der Grenze in Spielfeld	36
Neuzulassung von „schweren Lastkraftwagen“ leicht rückgängig	37
Steirisches Konjunkturbarometer – Ergebnisse der Sparten	38
Externe Kosten des Straßenverkehrs bei 2,4 Milliarden Euro	40
Erstmals Traffic Manager auf Autobahnen und Schnellstraßen unterwegs	41
EU einigt sich über transeuropäische Netze	42
Jahresvignette 2014 für Autobahnen und Schnellstraßen kostet 82,70 Euro	42

Boxenstopp



Schluss mit ruinösem Wettbewerb – Talfahrt mit angezogener Preisbremse	5
Die Förder-Euros rollen wieder – solange der Vorrat reicht	7
Friends on the Road beim Truck Race am Red Bull Ring	8
Mit Spritspar-Training Kosten senken und Förderung kassieren	47
Lehrgang Europäischer Energiemanager – Anmeldungen vornehmen	48
Österreichischer Ladungssicherungstag 2013 am 13. November 2013	48
Tachoschulung in Niederösterreich	48
Österreichische Transportsicherheitstage	49
Die österreichische Verkehrswirtschaft – Ausgabe 2013	49
Aus Freude am Beruf zum unternehmerischen Erfolg – Hadolt Transport und Logistik GmbH	56
JK Transporte – „anders als die anderen“	58



Schluss mit ruinösem Wettbewerb
Talfahrt mit angezogener Preisbremse

In der Güterbeförderung ist gehörig Sand im Getriebe. Fahren um jeden Preis lautet die ruinöse Devise in der Branche. Jetzt steigt Obmann Albert Moder für seine 1.700 Mitglieder auf die Bremse.

Es ist schon lange kein Geheimnis mehr, dass viele steirische Frächter kaum noch Deckungsbeiträge einfahren. Das Wehklagen in der Branche ist aber nicht nur schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zuzuschreiben, sondern in vielen Fällen hausgemacht. Das bestätigt ein Beispiel eines Rundholzfrächters, der vom südlichen Niederösterreich ins Waldviertel 27 Festmeter um 372 Euro befördert hat.

Nur ein Beispiel von vielen, das Moder in seinen Ambitionen bestätigt,

seinen Mitgliedern endlich den Rücken zu stärken, sich preislich nicht mehr in die Knie zwingen zu lassen. „Wir haben erstklassige Unternehmer mit gut ausgebildeten Mitarbeitern, die mit modernen Fahrzeugen unverzichtbare Partner der Wirtschaft sind. Es kann nicht sein, dass sie ihre Leistungen unter dem Wert verkaufen müssen.“ Moder verweist auf andere Branchen, „die ebenfalls im eisigen Wettbewerbswind flaggen, und trotzdem Deckungsbeiträge erwirtschaften, von denen sie, aber auch ihre Mitarbeiter, leben können.“

Einer von ihnen ist Georg Glettler, der in Gratwein ein Installationsunternehmen mit acht Mitarbeitern führt: „Meine Regiestunde ist mit



Georg Glettler, Installationsunternehmer in Gratwein
©Foto Furgler

Impressum:
Steirische Frächter-Zeitung – Ausgabe 27
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@wko.at, Internet: http://wko.at/stmk.transporteure;
Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf Andreas Bunderla, Tel.: 0316/304300, Fotos: WKO; print-verlag, im Innenteil und U1: Fotolia.com; Druck: Schmidbauer Druckerei GmbH; © Druck- und Satzfehler vorbehalten

Fotos: © Fotolia.com (3)

Foto: © Fotolia.com

50 Euro netto kalkuliert. Unter dieser Grenze nehme ich keinen Auftrag an.“ Glettler geht es dabei nicht nur um seinen persönlichen Unternehmerlohn – „hochgerechnet auf eine 60-Stunden-Woche ist er sehr bescheiden“ – sondern vor allem um die Verantwortung: „Wenn langfristig keine Erträge erwirtschaftet werden, kann ich weder Investitionen finanzieren noch Mitarbeiter bezahlen.“



Andreas Adrian, Glasermeister in Gratwein

In diese Kerbe schlägt auch Andreas Adrian, Glasermeister in Gratwein, der in seinem Unternehmen fünf Mitarbeiter und einen Lehrling beschäftigt. „Ich führe mein Unternehmen seit 23 Jahren und halte bei allen Angeboten an meinem Regiesatz von 45 Euro netto fest. Ich kenne die vielen Verführungen billiger zu sein als der Wettbewerb, aber da muss man hart bleiben.“

Dominic Neumann, IT-Dienstleister, Gutachter & Consulter in Graz, warnt ebenfalls vor der Weiterfahrt mit angezogener Preisbremse. „Bei Wartungsverträgen liegt unser Satz

zwischen 85 Euro und 110 Euro/Stunde.“ Neumann weiß, dass er nicht zu den billigsten Firmen im Land zählt. „Wir sind hochpreisig, bieten aber auch IT-Spezialisten mit der besten Ausbildung an.“



Dominic Neumann, IT-Dienstleister in Graz

Nicht zuletzt öffnet auch Fliesen- und Plattenleger Adolf Wrumec, Jungunternehmer in Leibnitz, seine Auftragsbücher: „Ich bin erst seit 2011 selbstständig, habe aber von Beginn an gelernt wirtschaftlich zu kalkulieren.“ Mit einem Stundensatz von 51 Euro kann sich der 29-Jährige „Fliesen-Adi“ mit seinen Kollegen (auch aus unterschiedlichen Branchen) messen, was ruinöse Preiskämpfe von vornherein ausschließt.

Ein Ziel, das auch Moder für seine Frächter anstrebt: „Preise, die nicht einmal unsere eigenen Kosten decken, sind langfristig schwer an-



Adolf Wrumec, Fliesen- und Plattenleger in Leibnitz

zupassen. Auch wenn die Auslastung wieder steigt.“ Dass die Branche auf der Kostenseite weiter unter Druck steht, das lassen schon geplante Erhöhungen bei Maut (ab 1. Jänner 2014) und Löhnen erahnen. „Wenn wir also nicht bald den Schulterschluss auch preislich üben, dann ist die existenzbedrohende Talfahrt für viele Frächter vorprogrammiert. Und das lasse ich nicht zu.“ Auch bei den Arbeitszeiten fordert Moder ein Einlenken: „Unternehmer mit Wochenarbeitszeiten bis zu 80 Stunden/Woche verlieren nicht nur die Freude am Job, sondern arbeiten auch zu Stundensätzen im einstelligen Euro-Bereich. 180 bis 200 Stunden im Monat sollten das erklärte Ziel sein.“ Dass es geht, das zeigen ebenfalls die Kollegen aus „fremden“ Branchen. So auch Ernst Baumgartner, Tischler in Obdach, der seine Wochenarbeitszeit mit 50 bis 60 Stunden bilanziert. „Es gibt auch ein Leben nach dem Job.“

Foto: © Fotolia.com

Die Förder-Euros rollen wieder – solange der Vorrat reicht

Die steirischen Frächter dürfen sich wieder freuen. Der Fördertopf ist wieder mit 400.000 Euro gefüllt für neue, umweltfreundliche Euro-VI-Lkw.

„Nach erfolgreichen Verhandlungen mit dem Land Steiermark können wir den steirischen Frächtern wieder eine Förderung offerieren“, freut sich Albert Moder, Obmann für das steirische Güterbeförderungsgewerbe über diesen Erfolg. „Wer also ab sofort einen Lkw der Euroklasse II oder III abmeldet und sich für den Kauf eines Euro-VI-Lkw entscheidet, bekommt pro neuem Fahrzeug 5.000 Euro aus dem eingerichteten Fördertopf zugeschossen.“ Jedoch ist Eile angesagt, denn Geld gibt es nur, solange der Vorrat reicht bzw. bis 31. Dezember, wenn die Förderaktion ausläuft.

Insgesamt 400.000 Euro hat das Land Steiermark für die Förderung reserviert. Ob Kauf oder Leasing spielt keine Rolle. Voraussetzung ist jedoch, dass alter und neuer Lkw laut Zulassungsschein unter der Verwendungsbestimmung „für die gewerbsmäßige Güterbeförderung“ geführt werden. Pro Unternehmen werden maximal drei neue Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht gefördert. Wichtig dabei ist nur, dass es sich um einen steirischen Klein- oder Mittelbetrieb (KMU) handelt, mit maximal 250 Mitarbeitern bzw. einem Jahresumsatz von maximal 50 Millionen Euro.

Gerhard Kurzmann, Landesrat für Verkehr, Technik und Umwelt, freut sich besonders, dass gezielt KMU der Güterbeförderungsbranche mit dieser Förderung bedient werden: „Gerade die Güterbeförderer spulen tausende

Kilometer jährlich ab und können jetzt ihren Fuhrpark kostensparend auf umweltfreundlich aufrüsten.“

Auch für Gerhard Semmelrock, Leiter der Abteilung 15, Energie, Wohnbau und Technik, ist die Förderaktion ein wichtiger Schritt, „weil man damit den Zielen des Luftreinhalteprogramms Steiermark 2011 noch einige Schritte näher kommt.“

Die Finanzierung übernimmt also das Land Steiermark, die Abwicklung und Auszahlung erfolgen jedoch über



Fachgruppenobmann
Ing. Albert Moder

die Fachgruppe des Güterbeförderungsgewerbes. Wichtig hierbei ist, dass vor dem Antrag der Kaufvertrag für den Euro-VI-Lkw zu unterzeichnen ist. Alle weiteren Förderinfos im Detail sind bereits per Post und per Newsletter an alle Güterbeförderer in der Steiermark ausgeschickt worden.



Facts

Transporteure können Lkw der Euroklassen II und III über 3,5 Tonnen gefördert gegen einen Euro-VI-Lkw eintauschen. Maximal 3 Fahrzeuge pro Unternehmen werden gefördert - mit je 5.000 Euro.

Alle Infos und Antragstellung: Tel. 0316/601-638 oder E-Mail befoerderung.gueter@wkstmk.at

Friends on the Road beim Truck Race am Red Bull Ring

Nach dem erfolgreichen Roadshow-Tourenstopp von Friends on the Road beim Grazer Stadtfest Anfang Juni, gab es einen weiteren Boxenstopp am 5., 6. und 7. Juli beim Truck Race am Red Bull Ring in Spielberg.

„Keine andere Roadshow-Station hat so viele Besucher und Trucker-Freunde versammelt, wie dieses Mega-Event am Ring“, zeigt sich Koop-Chef und Tourkoordinator, Robert Prasch, vom Besucheransturm begeistert.

So auch Ing. Albert Moder, Obmann der steirischen Frächter: „Natürlich haben wir genau diese Gunst der Stunde genutzt, um den vielen Gästen mehr über die Initiative Friends on the Road zu erzählen und sie für die täglichen Herausforderungen der Transporteure zu sensibilisieren. Neben der leidigen Doppelbestrafung, die bei einer festgestellten Übertretung des Lenkers auch den Unternehmer trifft, wird auch der Nacht-60er für Lkw auf Autobahnen immer mehr zum Joch der heimischen Güterbeförderer. „Diese Regelung aus dem Jahr 1995, die ursprünglich als Lärmschutzmaßnahme gedacht war, ist mittlerweile antiquiert, gefährdet die Verkehrssicherheit und trägt zu erhöhtem Schadstoffausstoß bei“, weiß Moder und geht ins Detail: „Lenker und Verkehrsteilnehmer sind massiv gefährdet, weil das Fahren über weite Strecken mit einer Geschwindigkeit von maximal 60 km/h für die Lkw-Lenker monoton und ermüdend ist und für nachkommende Fahrzeuge aufgrund des hohen Geschwindigkeitsunterschiedes beim Nähern gefährlich ist. Zudem sind moderne



Die Trucker warten auf den Startschuss.



Jochen Hahn, der vorjährigen Europameister, der sich auch heuer im Spitzenfeld positionieren konnte, mit Obmann-Tochter Anna Moder



Viel Verkehr in der Friends-on-the-Road-City



Die gelbe Truck-City am Red Bull Ring



Einblicke in die neueste Technik



Die Kleinen sind von den Großen begeistert.

Pamela Prinz ließ mit den Friends-on-the-Road-Luftballonen Kinderaugen leuchten.



Lkw-Motoren auf die Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt, da hier der Schadstoffausstoß am geringsten ist.“ Viele Besucher des Friends-on-the-Road-Infostandes nutzten die Möglichkeit, mit ihrer Unterschrift die Forderung zur Abschaffung des Lkw-Nacht-60ers auf Autobahnen zu unterstützen.

Gleichzeitig forderten die vielen Gäste auch ihr Glück heraus: Beim Friends-on-the-Road-Gewinnspiel mit dem Hauptgewinn, einer Reise nach Hamburg, und bei Moderatorin und Glücksrad-Fee Lyn Vyher, wo es jede Menge gelbe Geschenke zu erdrehen gab.



Wolfgang Herzer (Mitte) bei einem seiner letzten Auftritte als Fachverbandsobmann



Gute Stimmung mit der Friends-on-the-Road-Band



Das Gewinnspiel ließ 100e Teilnehmer den Kugelschreiber schwingen.



Begeistert von den Oldtimern – Albert Moder, Max Zottler und Franz Danningner



Rundholzfrachter und Sprecher Gottfried Golob mit Gattin



High Speed beim Truck Race



Das kompetente Infoteam der Fachgruppe



Lyn Vysher im Interview mit Anja Genser (Fachgruppe Güterbeförderung) und Johann Pirstinger (Shell)



Präsident Josef Herk streut Frächterobmann Albert Moder Rosen: Der Lkw ist ebenso unverzichtbar für den täglichen Wohlstand wie der Red Bull Ring fürs Murtal.



Moderatorin Lyn Vysher flankiert von zwei Friends-on-the-Road-Fans



Wenn ich einmal groß bin, möchte ich Lkw-Fahrer werden.



Jeder Treffer ein Gewinn



Red Bull-Stierchen outet sich als Friends-on-the-Road-Fan



Simone rockte den Red Bull Ring ...



... und begeisterte unzählige Gäste.



Auch als Glücksrad-Fee war Lyn Vysher unterwegs ...



... und überreichte viele Preise.

Fotos: © WKO

Werbung

TIPPS von der ÖAMTC Fahrtechnik: das Digi-Tacho-Training!

Lernen Sie den richtigen Umgang und die Handhabung mit praxisnahen Beispielen.

Ein Auszug aus dem Programm:

- Rechtliche Grundlagen
- Aufbau des Kontrollgerätes
- Handhabung der Fahrerkarte und der Unternehmenskarte
- Tätigkeiten zu Schichtbeginn und Schichtende
- Aktivitäten während der Fahrt
- Mitföhrpflicht von Arbeitszeitchweisen
- Pflichten von Fahrer und Unternehmer
- Behördliche Kontrollen
- Praktischer Teil: Bedienung des Kontrollgerätes



Fragen und Antworten zur GWB-Ausbildung

1.1 Was bietet der ÖAMTC im Bereich der GWB an?

Die ÖAMTC-Fahrerakademie deckt mit insgesamt 7 Modulen die gesamten geforderten Weiterbildungsmaßnahmen für die Führerscheinklassen C und D ab.

1.2 Wie ist die Gesetzeslage tatsächlich?

Seit 10.09.2008 für D-Lenker (gewerblich) und seit 10.09.2009 für C-Lenker (gewerblich) verpflichtende Weiterbildung im Ausmaß von 35 Stunden innerhalb von 5 Jahren. Die Weiterbildung muss alle 5 Jahre von neuem gemacht werden.

1.3 Wer ist von der GWB betroffen?

Alle Lenker von Fahrzeugen mit den Führerscheinklassen C oder D, welche im gewerblichen Personen- und/oder Güterverkehr tätig sind.

1.4 Wer ist verpflichtet die Weiterbildung im Rahmen der GWB zu machen?

1.4.3 Muss jemand der nur ab und zu aushilft die Weiterbildung machen?

Ja, wenn er als Fahrer der Klasse C und/oder D angestellt ist.

Nein, wenn er als z. B. Dachdecker angestellt ist.

1.4.4 Gilt die GWB auch für den Werksverkehr?

Ja

1.5 Wer muss die Kosten für die GWB tragen?

Laut Gesetz gibt es keine Verpflichtung für den Unternehmer die Weiterbildung für seine Fahrer zu bezahlen – jedoch sollte hier beachtet werden, dass jede Weiterbildung des Fahrers auch von wirtschaftlichem Nutzen für das jeweilige Unternehmen ist.

Ausnahme: Güterverkehrsgewerbe

Hier gilt: Die Kosten müssen vom Unternehmen getragen werden, jedoch hat der Fahrer die Weiterbildung in seiner Freizeit zu absolvieren. Es steht den Unternehmen auch frei, Vereinbarungen über eine mögliche Rückzahlung des Fahrers bei vorzeitigem Austritt etc. auszufertigen.

1.6 Wo wird die Weiterbildung absolviert?

In einer von der Landesregierung zertifizierten Ausbildungsstätte. Der ÖAMTC hat 11 Ausbildungsstätten österreichweit, die Weiterbildung ist nicht Bundesland bezogen, d. h. jede Person kann in einem beliebigen Bundesland die GWB absolvieren.

1.7 Verändert sich die Frist, wenn die Weiterbildung später absolviert wird?

Nein, die Eintragung muss spätestens am 10.09.2013 (D und/oder 10.09.2014) erfolgen.

1.8 Allgemeines zur Grundqualifikation

1.8.1 Fahrer ist bereits in Besitz des C/D Führerscheins

Die Grundqualifikation betrifft nur jene Fahrer, welche nach dem 09.09.2008 (Bus Führerscheinklasse D) oder 09.09.2009 (Lkw Führerscheinklasse C) den Führerschein machen.

1.8.2 Fahrer hat den D Führerschein am/nach dem 10.09.2008 gemacht

Ja, er muss, um gewerblich fahren zu dürfen, die Qualifikationsprüfung machen (hat dann den D95 Eintrag im Führerschein). Seine Weiterbildung beginnt ab 10.09.2013 (je nach Ausstellungsdatum des Führerscheins).

1.8.4 Grundqualifikationsprüfung & Weiterbildung – warum? wie?

Die Grundqualifikationsprüfung kann bei der jeweiligen Landesregierung absolviert werden. Alle Informationen betreffend Termine und Unterlagen findet man auf den Homepages der Landesregierung. Grundsätzlich ist keine Absolvierung eines Kurses vor dem Antritt zur Grundqualifikation vorgeschrieben.

TIPP: Da die Landesregierungen verschiedene Ansichten bei der „Strenge“ der Prüfung haben, sollte man sich im Vorfeld informieren, was man zu erwarten hat. Die Weiterbildungspflicht entsteht ab dem Ausstellungsdatum des Führerscheins (nach erfolgreich abgelegter Grundqualifikationsprüfung) und beträgt ebenfalls 35 Std. in 5 Jahren.

60 Jahre Veritas – Jubiläum auf dem Schlossberg!

Am 20. Juni dieses Jahres feierte die Veritas Treuhandgesellschaft ihr 60-jähriges Jubiläum auf dem Grazer Schlossberg. Mit der Skybar fand der steirische Spezialmakler, der seit 2007 erfolgreich eine Tochterfirma der Aktuell Raiffeisen Versicherungs-Maklerdienste GmbH ist, die perfekte Location. Zahlreiche Kunden sowie Persönlichkeiten aus der Versicherungsbranche, aber auch Vertreter des Landes Steiermark und der Stadt Graz gratulierten auf unserem Hausberg und feierten mit der Veritas dieses großartige Jubiläum.

Eine Meinung teilten sich alle Gratulanten: Das stetige Festhalten an den Grundsätzen sowie der große Einsatz für ihre Kunden macht die Veritas zu einem geschätzten und geachteten Partner.

„Seit der Gründung im Jahr 1953 haben wir uns recht bald zum führenden Spezialmakler im Bereich Transport und Logistik etabliert“, so Prokurist Michael Hafner, Niederlassungsleiter des Standortes in Graz, aus der Geschichte des Unternehmens.

Besonderer Höhepunkt der Jubiläumsveranstaltung war ein Vortrag von Rechtsanwalt Dr. Dominik Schärmer, der neueste branchenrelevante Entscheidungen des Obersten Gerichtshofs erläuterte.

Wir bedanken uns herzlich bei unseren Kunden und Versicherungsunternehmen für die zahlreiche Teilnahme und freuen uns auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.



Prok. Michael Hafner
Telefon: 050/103-565
Fax: 050/103-74202
Mail: michael.hafner@veritas-versicherungsmakler.at



G1-PERSONAL.at

DER SPEZIALIST FÜR IHREN FUHRPARK

Wir vermitteln Fahrer für:

Wap-Hängerzug, Baustellenverkehr, Kühler-Sattelzug, Spezialtransporte, ADR, Kran, Turmdrehkran, Stapler, B-Fahrer usw. sowie Verlader/Lagerarbeiter & Baggerfahrer

Ob Stamm-, Fix- oder kurzfristige Aushilfsfahrer,
für Österreich, Deutschland oder Schweiz – bei uns sind Sie richtig!

Spezial-Transporte

Sportsmanagement

Personalbereitsteller für alle Branchen

G1-PERSONAL, 8212 Pischelsdorf 448 • Tel. +43 664 421 55 99, E-Mail: Sb@g1-Personal.at

Werbung

HUMER – die Qualitätsmarke für Anhänger, Tieflader und Verkaufsfahrzeuge

Zusätzlich zu dem größten Angebot an Neufahrzeugen bietet Ihnen Herr Nachbagauer, der den Filialbetrieb von Humer in Seiersberg leitet, Full-Service-Betreuung rund um den Anhänger: § 57a-Überprüfungen (Pickerl), Kleinreparaturen, Ersatzteile und Zubehör – unser Fachberater steht Ihnen bei jedem Anliegen zur Seite.

Neben fairen Preisen bietet HUMER zusätzlich noch viele weitere Vorteile für seine Kunden, wie beispielsweise das HUMER-Power-Paket:

- 3 Jahre Garantie,
- § 57a-Überprüfung,
- Direktverrechnung bei Versicherungsschäden

- und zinsfreien Mietkauf (1/3 Anzahlung, der Rest in 12 Mietkafaten).

In unserem Ersatzteilshop erhalten Sie außerdem alle wichtigen Produkte um Ihre Ladung sicher zu transportieren und die Funktionalität Ihres Fahrzeuges zu steigern. Lassen Sie sich vor Ort beraten oder wählen Sie aus unserem Online-Shop unter www.humer.com.

Sollten Sie ein Fahrzeug nur für kurze Zeit benötigen, sind Sie bei HUMER auch in besten Händen. Sie können aus einem großen Sortiment an Leihfahrzeugen wählen – ob nur für einen Tag oder für mehrere Monate.



Humer – Anhänger, Tieflader, Verkaufsfahrzeuge-GmbH
Kärntner Straße 559
8054 Seiersberg

Ihr Ansprechpartner
Jürgen Nachbagauer
Verkauf, Verleih und
Service Seiersberg
Tel.: 0664 60949405
Fax: 0316 251410
j.nachbagauer@humer.com
www.humer.com



Öffnungszeiten:

Montag–Donnerstag 8–18 Uhr, Freitag 8–17 Uhr,
Samstag und Sonntag nach Vereinbarung
Das Freigelände ist auch außerhalb der Geschäftszeiten zugänglich, alle ausgestellten Anhänger sind mit technischen Informationen gekennzeichnet.

AMS

AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

Reparatur & Ersatzteilzentrum
LKW | PKW | Hydraulik

WERKSTATTLEISTUNGEN & PRODUKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Bremsendienst
Reparatur von Einspritzpumpen,
Turbolader und Gelenkwellen
ZF - Kundendienst
Standheizung- und Klimaanlageeinbau
§57a Überprüfung
Kupplungen
Fahrwerk
Elektrik
Komfortsysteme
Motor
Einspritzpumpen & Turbolader
Fahrzeugfederung
Gelenkwellen
Getriebe & Lenkungen
uvm.

www.amskfz.at

Werbung

MOLL

Premium-Qualität
Premium-Qualität

NUTZFAHRZEUG POWER PUR

Batterien vom ÖAMTC Testsieger:
MOLL Kamina truck.
MOLL Kamina truck Heavy duty.
Ideale Batterien für höchste
Ansprüche an Leistung
und Zuverlässigkeit.

MOLL – das ist höchste Qualität und
langjährige Erfahrung bei der Herstellung
erstklassiger Batterien. Seit Jahren ist MOLL
Testsieger. Auch beim aktuellsten Batterietest*.
Weitere Infos unter www.moll-batterien.de

Österreichvertrieb durch
AMS Auto- u. Motoren-Service GesmbH
8055 Graz, Puntigamer Straße 127
Tel.: 0136 / 24 35 00 | Fax: 0136 / 24 35 01 | office@amskfz.at | www.amskfz.at

DEUTSCHLAND

Änderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung
seit 1. Oktober 2013

Neue Nachweispflichten bei innergemeinschaftlichen Lieferungen für deutsche Lieferanten belasten auch die österreichischen Erwerber.



Mit 1. Oktober 2013 trat der §17 a der (DEUTSCHEN) Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung in Kraft. Er regelt die Nachweisführung bei innergemeinschaftlichen Lieferungen, die ein deutsches Unternehmen tätigt. Diese Durchführungsverordnung bringt für deutsche Unternehmen einige Veränderungen mit sich. Dieses Servicedokument soll die Auswirkungen darstellen, mit denen auch österreichische Erwerber konfrontiert sein können.

Eine der Neuerungen ist die Gelangensbestätigung, mit der der österreichische Erwerber dem deutschen Lieferer bestätigt, dass er die vertragsgegenständliche Ware auch erhalten hat.

Wann kann ein deutscher Lieferant von einem österreichischen Erwerber die Ausstellung der Gelangensbestätigung wünschen?

- § Bei Beförderungen (Lieferungen durch das deutsche Unternehmen mit eigenem Transportmittel oder Selbstabholung durch das österreichische Unternehmen mit eigenem Transportmittel)
- § Bei Lieferkonditionen, bei denen der vereinbarte Lieferort in Deutschland liegt (z. B. EXW oder FCA „benannter Ort in Deutschland“)
- § Wenn der Frachtbrief nicht den Formvorschriften entspricht

Ein Frachtbrief kann vom deutschen Lieferer als Nachweis der steuerbefreiten innergemeinschaftlichen

Lieferung herangezogen werden. Dies wird in der Praxis jedoch kaum von Bedeutung sein, da er, um Nachweischarakter zu erlangen, die Unterschrift des Warenempfängers tragen muss. Der CMR-Frachtbrief muss darüber hinaus vom Auftraggeber des Spediteurs, also vom Versender, unterschrieben sein.

Die Gelangensbestätigung muss folgende Angaben beinhalten:

- Name und Anschrift des Abnehmers
- Menge des Gegenstands der Lieferung und die handelsübliche Bezeichnung einschließlich der Fahrzeug-Identifikationsnummer, wenn der Liefergegenstand ein Fahrzeug ist
- Angabe von Ort und Monat (nicht Tag) des Endes der Beförderung oder Versendung, d. h. des Erhalts des Gegenstands im Gemeinschaftsgebiet. Dies gilt auch, soweit der Abnehmer die Ware selbst abholt und befördert. D. h., in dem Fall muss er im Nachhinein nicht nur – wie jetzt – bei Abholung die Bestätigung abgeben.
- Ausstellungsdatum der Bestätigung
- Unterschrift des Abnehmers oder eines von ihm zur Abnahme Beauftragten

Bei der deutschen Gelangensbestätigung ist die elektronische Übermittlung zulässig. In diesem Fall kann auf die schriftliche Unterzeichnung verzichtet werden. Allerdings muss erkennbar sein, dass die elektronische

Übermittlung im Verfügungsbereich des Abnehmers oder des Beauftragten erfolgt ist. Dies kann beispielsweise über den verwendeten E-Mail-Account erfolgen. Die Gelangensbestätigung kann auch als Sammelbestätigung für max. 3 Monate ausgestellt werden.

Hinweis für österreichische Speditions-, Logistik- und Transportunternehmen:

Es ist allen österreichischen Speditions-, Logistik- und Transportunternehmen dringend davon abzuraten, ihren deutschen Auftraggebern eine Zusage oder gar Bestätigung zur Beschaffung dieser Gelangensbestätigung abzugeben, da dies weder in ihrem direkten Einflussbereich liegt, noch zu ihren unmittelbaren Pflichten gehört. Darüber hinaus würden sie sich den zivilrechtlichen Ansprüchen ihrer Auftraggeber aussetzen, falls sie die Verpflichtung zur Einholung der Gelangensbestätigung eingehen und diese nicht beibringen können. Die Gelangensbestätigung ist nicht mit der Spediteursbescheinigung vergleichbar!

Die Spediteursbescheinigung nach der deutschen Umsatzsteuerdurchführungsverordnung unterscheidet sich etwas von der in den österreichischen Umsatzsteuer-Richtlinien festgelegten Bescheinigung. Als neue Pflichtangabe wurde der „Monat des Endes der Beförderung“ neu vorgeschrieben. Das deutsche BMF möchte verhindern, dass die unzulässige



Praxis weitergeführt wird, wonach Spediteursbescheinigungen automatisch mit der Rechnung erstellt und übermittelt wurden, ohne dass der Transport beendet war.

Darüber hinaus kann der deutsche Lieferer den Nachweis durch eine Spediteursversicherung führen, wenn die Versendung der Ware durch den Abnehmer erfolgt, d. h. der Abnehmer Auftraggeber des Spediteurs ist.

Diese Spediteursversicherung hat folgende Angaben zu enthalten:

- Name und Anschrift des mit der Beförderung beauftragten Unternehmers sowie Ausstellungsdatum
- Name und Anschrift des liefernden Unternehmers sowie des Auftraggebers
- Menge des Gegenstands der Lieferung und handelsübliche Bezeichnung
- Empfänger des Gegenstands der Lieferung und Bestimmungsort im übrigen Gemeinschaftsgebiet
- **eine Versicherung des mit der Beförderung beauftragten Un-**

ternehmers, den Gegenstand der Lieferung an den Bestimmungsort im übrigen Gemeinschaftsgebiet zu befördern

- Unterschrift des mit der Beförderung beauftragten Unternehmers

Im Gegensatz zur Spediteursbescheinigung ist bei der deutschen Spediteursversicherung die elektronische Übermittlung unzulässig.



Neu ist auch, dass der deutsche Lieferer den Nachweis durch ein Tracking- und Tracing-Protokoll führen kann. Das deutsche BMF hat im Entwurf des Anwendungsschreibens festgelegt, dass es sich hierbei um eine schriftliche oder elektronische Auftragserteilung und einem, von dem mit der Beförderung Beauftragten erstellten Protokoll, das den Transport lückenlos bis zur Ablieferung beim Empfänger nachweist, handelt. Darunter ist ein nachvollziehbarer Nachweis des Transports bis zur Ablieferung beim Empfänger, aus dem Monat und Ort des Endes der Beförderung ersichtlich sind, zu verstehen.

ITALIEN

Fahrverbotskalender 2013 – kalendarischer Überblick

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

1. die allgemeinen Fahrverbote in Italien für Lkw über 7,5 t zugelassenem Gesamtgewicht
2. die Fahrverbote in Italien ausschließlich auf den Autobahnen für Großraum- und Schwertransporte
3. die Fahrverbote in Italien ausschließlich auf der A22 für Großraum- und Schwertransporte



UNGARN
Maut seit 01.07.2013



In Ungarn ist seit 01.07.2013 eine fahrleistungsabhängige Maut auf definierten Autobahnen und Straßen der Klasse 1 mit einer Gesamtlänge von 6.513 km für den schweren Straßengüterverkehr (Lkw ab 3,5 t) eingeführt worden. Hauptmotivation ist die Finanzierung des Straßenbaus und der Haushaltsdefizite. Die Mautkosten betragen:

Mautkosten in Forint	2 Achsen (J2)		3 Achsen (J3)		4 und mehr Achsen (J4)	
Umweltklassen	Autobahnen	Klasse 1	Autobahnen	Klasse 1	Autobahnen	Klasse 1
A (≥ EURO III.)	42,41	18,04	59,52	31,23	86,70	54,07
B (EURO II.)	49,8	21,23	70,02	36,75	108,38	67,60
C (EURO I.)	57,38	24,41	80,53	42,26	130,06	81,11

Tabelle 1: Mautklassen in Ungarn in Forint (Stand 01.06.2013)

Bzw. in EURO

Mautkosten in EURO	2 Achsen (J2)		3 Achsen (J3)		4 und mehr Achsen (J4)	
Umweltklassen	Autobahnen	Klasse 1	Autobahnen	Klasse 1	Autobahnen	Klasse 1
A (≥ EURO III.)	0,143	0,061	0,201	0,105	0,293	0,183
B (EURO II.)	0,168	0,072	0,236	0,124	0,366	0,228
C (EURO I.)	0,194	0,082	0,272	0,143	,439	0,274

Tabelle 2: Mautklassen in Ungarn in Euro (Stand 01.06.2013. Angenommener Wechselkurs 296,16 HUF/EURO vom 31.05.2013)

Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut wird in Ungarn zu einer deutlichen Erhöhung der Transportkosten im Straßengüterverkehr (von bis zu 30 %) führen. Es ist offensichtlich, dass derartige Zusatzbelastungen an die Kunden weiterverrechnet werden müssen.

Zur Weiterverrechnung wurde eine Kummertabelle für Ungarn entwickelt. Ziel der Mautkostentabelle ist die einfache und transparente Berechnung der Mautkosten im Stückgut- und Teilladungsverkehr. Diese Mautkostentabellen dienen als Grundlage für die faire Weiterverrechnung der Mautkosten.

Die Kunden der Kummertabelle (Version 2013) erhalten ein (kostenloses) digitales Update. Kunden die

ältere Kummertabellen verwenden, können ein Update entsprechend der obigen Preislise kaufen.

Die Kalkulation der Mautkosten für Ungarn war nicht einfach, sie hat u. a. folgende Herausforderungen:

1. die unterschiedlichen Mautsätze auf den unterschiedlichen Straßenkategorien;
2. eine starke Fokussierung der Hubsysteme des Spediteurssammelgutverkehrs auf Budapest. Allerdings verfügen die marktführenden Speditionen auch über mehrere regionale Depots.
3. Für Komplettladungen und Teilladungen gibt es aus den Randzonen Ungarns kaum Rückladungen.
4. Es gibt bisher weder einen digitalen Mautkalkulator des Infrastruk-

turbetreibers, noch digitale Karten mit den Mautstrecken.

Diese Herausforderungen bewältigt die Kummertabelle wie folgt:

1. Bei den Entfernungstabellen wird ein gewichteter Entfernungskilometersatz verwendet.
2. Für die Berechnung von Sendungen bis zu 2.000 kg (Sammelgut) wird eine eigene Entfernungstabelle verwendet. Bei der Modellierung gehen wir von folgender Produktion aus:
 - innerhalb von Regionen (hierzu wurden neben Budapest weitere 5 Regionen definiert) wird ein Regionalzuschlag verwendet und
 - bei den Sendungen, die von einer Region in eine andere gehen, wur-

de angenommen, dass diese über einen zentralen Hub in Budapest geführt werden.

3. Bei Sendungen über 2.000 kg gehen wir davon aus, dass diese als Teilladung ohne einen Umschlag produziert werden. Hierfür wurde eine eigene Entfernungstabelle entwickelt. Diese Entfernungstabelle berücksichtigt das Problem der Rückladungen aus den Randzonen.
4. Für den zentralen Hub Budapest und Strecken, bei denen große Abweichungen der bestehenden digitalen Karten von den mautpflichtigen Strecken ermittelt wurden, wurden ebenso wie für die Relationen, die die Grenzübergänge zu Österreich betreffen, mit Hilfe der Veröffentlichung der Állami Autópálya Kezelo Zrt. (Staatliche Autobahnverwaltungs-Aktiengesellschaft, ÁAK Zrt.), die Mauten



INFO

ermittelt. Sobald verlässliche digitale Karten vorliegen, wird eine Kontrollrechnung durchgeführt werden und ggf. Abweichungen veröffentlicht.

Infos zum HU-GO-System finden Sie unter www.hu-go.hu (auch in deutscher Sprache). Dort ist auch die Registrierung unter „Regisztráció“ möglich.

DEUTSCHLAND, UNGARN UND ÖSTERREICH
„Kummer Mauttabellen“ im Fachverband erhältlich

Ab sofort bietet Ihnen die AISÖ nachfolgende Produkte in gedruckter Form zum Kauf an:

- „Die **ungarische Lkw-Maut-Tabelle** zur Berechnung der Kosten im Spediteurssammelgut- und Teilladungsverkehr für Ungarn“ – seit 1. Juli 2013 (Stand Juli 2013)

- „Die **deutsche Lkw-Maut-Tabellen** zur Berechnung der Kosten der deutschen Lkw-Maut im Spediteurssammelgut- und Teilladungsverkehr für 2013“ (Stand Dezember 2012)
- „Die **österreichische Lkw-Maut-Tabelle** zur Berechnung der Kosten im Spediteurssammelgut- und Teilla-

ungsverkehr für Österreich“ per 1. Januar 2013 (Stand Dezember 2012).

Die Tabellen sind direkt unter office@aisoe.at bestellbar und kosten 10 Euro netto/Stück exkl. Versand bzw. für AISÖ Mitglieder 9 Euro netto/Stück exkl. Versand.

DEUTSCHLAND
Keine Gefahrgut-Kennzeichnung für Baumaschinen



Nach Österreich kam es auch in Deutschland zu Erleichterungen bei den Gefahrgutvorschriften hinsichtlich des Transports von Maschinen und Geräten mit Kraft-/Brennstofftanks. Das deutsche Bundesverkehrsministerium veröffentlichte eine Duldungsregelung zur Beförderung selbstfahrender Arbeitsmaschinen.

Demnach soll die Polizei von einer Verfolgung und Ahndung absehen, wenn Land-, Forst-, Bau- oder sonstige Arbeitsmaschinen nicht nach der SV 363 (Sondervorschrift 363 gem. ADR Kap 3.3) gekennzeichnet sind. Damit kann bei derartigen Transporten die Kennzeichnung mittels Gefahrgutzettel oder Großzettel (Pla-

cards) entfallen. Die Ausnahme gilt in Deutschland bis 30. Juni 2014.

Infos über die Kennzeichnung in Österreich finden Sie auf Seite 33.

RUSSLAND

Anwendung des CARNET TIR-Verfahrens

Information des deutschen Verbandes DSLV hinsichtlich des aktuellen Standes zum CARNET TIR-Verfahren in Russland.

Der Föderale Zolldienst (FCS) der Russischen Föderation hat dem bürgernden russischen Carnet TIR-Verband ASMAP zum 1. Dezember 2013 die Bewilligung zur Ausgabe von Carnets TIR und zur Übernahme der TIR-Bürgerschaft gekündigt. Offizielle Bestätigungen hierfür gibt es jedoch derzeit nicht.

Der Föderale Zolldienst (FCS) der Russischen Föderation hat am 29. August 2013 auf seiner Website mitgeteilt, dass er das bestehende TIR-Garantieabkommen mit dem bürgernden russischen Carnet TIR-Verband ASMAP zum 1. Dezember 2013 gekündigt hat. Der FCS begründet diesen Schritt damit, dass sich die Schulden der ASMAP aus eingetretenen Schadensfällen gegenüber dem russischen Zoll zwischenzeitlich auf umgerechnet 650 Millionen US-Dollar belaufen und bilaterale Gespräche hierüber bislang ergebnislos verliefen.

Generell bedeutet diese Entscheidung des FCS jedoch nicht die Aufkündigung des Carnet TIR-Verfahrens in Russland. In erster Linie geht es hier um die Reputation des derzeit bürgernden Verbandes ASMAP.

Weder die International Road Transport Union (IRU) in Genf, als internationale Dachorganisation des Carnet TIR-Verfahrens, noch die ASMAP kommentieren diese Meldung derzeit, da es keine offiziellen Informationen des FCS an die IRU oder ASMAP gibt. Für die IRU hat derzeit höchste Priorität, den FCS zu einer Rücknahme seiner Entscheidung vom 4. Juli 2013 über zu-

sätzliche finanzielle Sicherheiten zu bewegen. Anderenfalls müssten für Beförderungen über das Territorium der Russischen Föderation ab dem 14. September 2013 zusätzlich zum Carnet TIR weitere nationale Zollsicherheiten aufgebracht werden, was im Warenverkehr mit der Russischen Föderation zu Staus und langen Wartezeiten an den Grenzen sowie zu deutlich höheren Transportkosten führen würde.

Bereits am 27. August 2013 hatte das TIR-Executive Board (TIRExB) der UNECE als oberstes Kontrollorgan des TIR-Übereinkommens die russische Zollverwaltung und die ASMAP gedrängt, weiter miteinander zu verhandeln. Laut UNECE stellen die vom FCS geforderten

zusätzlichen Sicherheiten eine Verletzung des internationalen TIR-Übereinkommens dar und sind bei Transporten unter Carnet TIR untersagt.

Die Teilrücknahme der Maßnahmen des FCS bezüglich zusätzlicher Garantien nur bei Zollämtern verlangt, die der sibirischen und der fernöstlichen Zollverwaltung unterstehen (Grenzen zu China, Mongolei und Kasachstan).

Demnach werden zusätzliche Garantien nur bei Zollämtern verlangt, die der sibirischen und der fernöstlichen Zollverwaltung unterstehen (Grenzen zu China, Mongolei und Kasachstan).

Folgende Zollämter sind betroffen:

Sibirien – regionale Zollverwaltung (STU)

Altay, Buryatsk, Irkutsk, Kemerovsk, Krasnoyarsk, Novosibirsk, Omsk, Siberian operative, Tomsk, Tivinsk, Khakassk, Chita

Ferner Osten – regionale Zollverwaltung (DVTU)

Birobidzhansk, Blagoveshinsk, Vaininskaya, Vladivostok, Dalnevostok operative, Kamchatskaya, Magadansk, Nakhodkinsk, Sakhalin, Ussuriyskaya, Khabarovsk, Khasansk

Laut letzten Informationen der Europäischen Kommission und der IRU sollten **alle anderen Zollämter auf russischem Staatsgebiet bis 1. Dezember 2013 Carnets TIR annehmen.**



Foto/Buttons: © Fotolia.com (2)

FRANKREICH

Ökosteuer Ecotaxe verschoben

Der Fachverband informierte, dass die Einführung der Ökosteuer für Lastkraftwagen von über 3,5 Tonnen, welche ursprünglich ab 1. April 2013 im Elsass getestet und ab 20. Juli 2013 für ganz Frankreich in Kraft treten hätte sollen, wegen technischer Schwierigkeiten nun zum zweiten Mal auf den 01.01.2014 verschoben wurde.

Es wird dennoch geraten, ab sofort die Anträge beim Systembetreiber

ECOMOUV S.A.S.
<http://www.ecomouv.com/>
37-39 rue de Surène
75008 Paris
France
E-Mail: info@ecomouv.com

einzureichen.

Da die Ecotaxe in Frankreich als Steuer konzipiert wurde, ist gesetzlich festgelegt worden, dass Transportunternehmen diese – ähnlich wie bei der Mehrwertsteuer – an ihre Kunden weiter verrechnen können. Unternehmer, die französischem Recht unterliegen, sind verpflichtet, einen pauschalen Aufschlag für die Ecotaxe auf die Transportrechnungen der Kunden zu erheben, obwohl die vom Transportunternehmer tatsächlich über die installierten OBU gefahrenen Kilometer abgerechnet und bezahlt werden. Der Kunde wiederum ist zur Zahlung dieser pauschalen Aufschläge verpflichtet. Diese Weiterbelastung kommt somit zwingend für alle nationalen Verkehre bzw. Kabotageverkehre zur Anwendung, auch wenn der Auftraggeber nicht in Frankreich ansässig ist.

Grundlage für diese Weiterverrechnung der Ecotaxe bildet der zwischen Auftraggeber und Unternehmer vereinbarte Frachtpreis. Hierauf wird ein fester Prozentsatz (Majoration forfaitaire écotaxe) aufgeschlagen, der je nach Region im Jahr 2013 zwi-

schen 2 Prozent und 6,6 Prozent liegt und 2014 zwischen 2,1 Prozent und 7 Prozent. Offiziell festgelegt wurden diese Sätze mit Erlass vom 25. Juli 2013, veröffentlicht im Journal Officiel de la République Française vom 6. August 2013.

Die pauschalen Zuschläge der Ecotaxe basieren auf folgenden Prämissen:

- Für die Transporte, die mehr als eine französische Region berühren, gilt bis zum Jahresende ein Satz von 4,8 Prozent, ab dem 1. Januar 2014 ein Satz von 5,2 Prozent.
- Für Transporte innerhalb einer französischen Region gibt es feste Regionalsätze (z. B. 6,4 Prozent für Transporte innerhalb der Ile-de-France in diesem Jahr bzw. 6,9 Prozent ab 2014).
- Für grenzüberschreitende Beförderungen mit durchgehenden Frachtsätzen wird die Ecotaxe im Verhältnis zum Anteil des französischen Streckenabschnittes erhoben.

In der Übersicht im Internet (siehe Infobox) sind die 21 Regionen mit den darunterfallenden Départements sowie die prozentualen Zuschläge der Ecotaxe aufgelistet. In Klammern sind jeweils die Prozentsätze für das Jahr 2014 angegeben.

INFO

Weitere Informationen finden Sie hier:
<http://www.ecomouv.com/de/>



Foto: © Fotolia.com

BOSNIEN-HERZEGOWINA

C95 Grundqualifikation in einem Drittstaat



Anlässlich einer Anfrage an den Fachverband hinsichtlich einer Grundqualifikationsbescheinigung, die in Bosnien-Herzegowina ausgestellt wurde, wird in einem Schreiben festgehalten, dass nach Ansicht des BMVIT die Bescheinigung über die absolvierte Grundqualifikation in Österreich zwecks Ausstellung eines Fahrerqualifizierungsnachweises (Eintragung des Gemeinschaftscodes „C95“ in den Führerschein) nicht anerkannt werden kann.

Begründet wird dies wie folgt: Hinsichtlich des Ausbildungsortes für die Grundqualifikation ist in Artikel 9 zweiter Unterabsatz Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung normiert, dass Kraftfahrer/-innen von Artikel 1 Buchstabe b (Staatsangehörige eines Drittlands, die von einem in einem Mitgliedsstaat niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden) die Qualifikation in dem Mitgliedsstaat erhalten, in dem

das Unternehmen niedergelassen ist, oder in dem Mitgliedsstaat, der ihnen eine Arbeitsgenehmigung erteilt hat.

Bei Drittstaatenangehörigen wird die Grund- und Weiterbildung gemäß RL 2003/59/EG im Mitgliedsstaat durchgeführt, in dem das Unternehmen zugelassen ist oder wo dem Fahrer eine Arbeitsgenehmigung erteilt wurde.

EUROPÄISCHE UNION

Kroatischer EU-Beitritt bringt Vorteile und Übergangsregeln

Seit 1. Juli 2013 ist Kroatien das 28. Mitglied der Europäischen Union. Für Österreich ist der Beitritt auch aus wirtschaftlicher Sicht ein Gewinn. Die österreichische Wirtschaft hat zwischen 1993 und 2011 mit 6,5 Mrd. Euro etwa 25 Prozent aller Auslandsinvestitionen in Kroatien getätigt. Der EU-Beitritt bringt den heimischen Unternehmen erhebliche Vorteile, wie z. B. mehr Rechtssicherheit durch Anwendung von EU-Recht, das auch durch Rechtsmittel oder mit Hilfe des SOLVIT-Netzwerkes durchgesetzt werden kann. Zollkontrollen fallen weg, und es besteht volle Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit. Kroatien übernimmt mit dem EU-acquis sowohl die Regelungen hinsichtlich des Straßengüterverkehrs als auch des Straßenpersonenverkehrs (Berufszugang, Marktzugang).

Es gelten jedoch Übergangsbestimmungen. Im Straßengüterverkehr

sind während eines Zeitraumes von zwei bis maximal vier Jahren in Kroatien ansässige Unternehmen von der Kabotage in anderen Mitgliedsstaaten ausgeschlossen. Für bestimmte Drittlandsverkehre benötigen Güterkraftverkehrsunternehmen mit Niederlassung in Kroatien weiterhin Genehmigungen (CEMT). Im Straßenpersonenverkehr bleiben bei bilateralen Linienverkehren die nach dem jeweiligen nationalen Recht erteilten Konzessionen (Genehmigungen) nach Maßgabe ihres Geltungszeitraumes bestehen. Weiters gelten Bestimmungen hinsichtlich der Mitführung von Gemeinschaftslizenz,

Genehmigung (Linienverkehr) und Fahrtenblatt (Gelegenheitsverkehr).

Kabotageverbot:

Für Transportunternehmer mit Unternehmenssitz in Kroatien ist jedoch der Zugang zur Kabotage im Güterverkehr (Beförderungen zwischen zwei Orten innerhalb eines anderen Mitgliedsstaats) im Sinne einer **Übergangsfrist** gemäß Beitrittsvertrag geregelt. Während eines Zeitraumes von zwei bis maximal vier Jahren ab dem Tag des Beitritts Kroatiens sind in Kroatien ansässige Unternehmen von der Kabotage in anderen Mit-

gliedsstaaten ausgeschlossen. Nach Ablauf der entsprechenden Frist zum Kabotageverbot für Kroatien erfolgt eine gesonderte diesbezügliche Mitteilung durch das BMVIT.

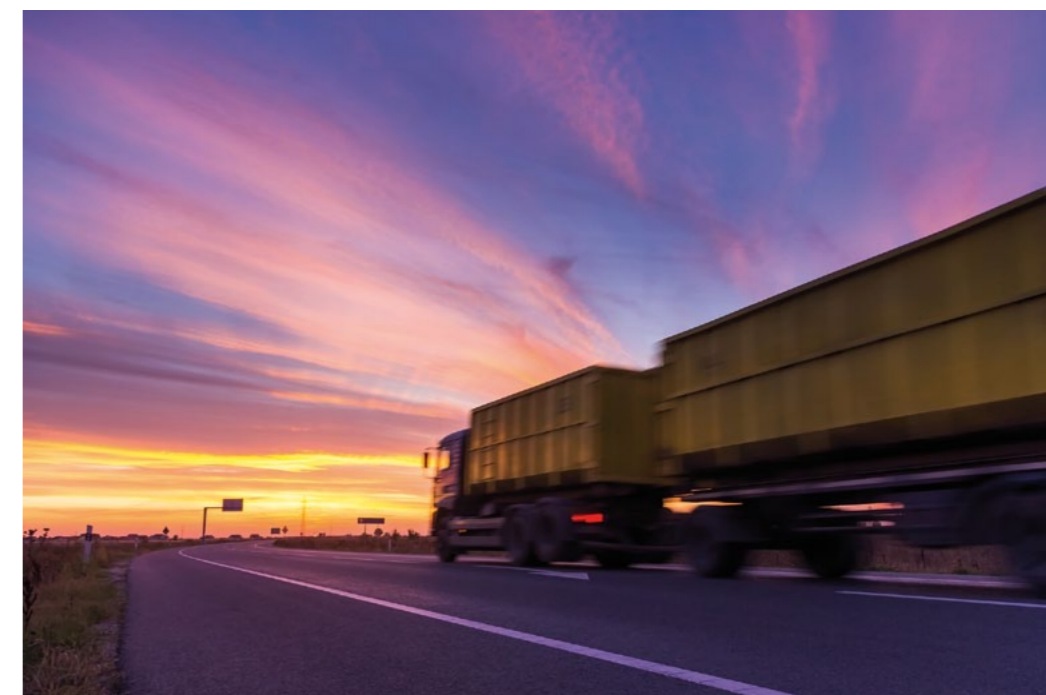
Drittlandverkehr:

Güterkraftverkehrsunternehmen mit Niederlassung in Kroatien dürfen seit 1. Juli 2013 Beförderungen von Gütern aus einem anderen Mitgliedsstaat der EU/EWR als Kroatien in ein Drittland oder umgekehrt nicht mit einer Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 durchführen, es sei denn, im Zuge des Transportes wird der Niederlassungsstaat des Transportunternehmers durchfahren. Für solche Transporte ist nach wie vor entweder eine CEMT-Genehmigung oder eine spezielle Genehmigung erforderlich. Derzeit ist kein Austausch derartiger spezieller Genehmigungen mit Kroatien geplant.

Zugang zum Straßengüterverkehr:

Kroatien übernimmt durch den Beitritt zur Europäischen Union mit 1. Juli 2013 mit dem EU-acquis die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs. Demnach benötigen Transportunternehmer aus Kroatien zur Ausübung des gewerblichen Güterkraftverkehrs eine Gemeinschaftslizenz.

Die Gemeinschaftslizenz bzw. deren beglaubigte Kopie – in Verbindung mit einer Fahrerbescheinigung, sofern der Fahrer kein Angehöriger eines EU- bzw. EWR-Mitgliedsstaates ist – berechtigt zu Fahrten im grenzüberschreitenden innergemeinschaftlichen Verkehr in der EU und im EWR.



Gemäß Artikel 1 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 sind die nachstehenden Beförderungen von der Gemeinschaftslizenz und einer allenfalls erforderlichen Fahrerbescheinigung befreit:

1. Beförderung von Postsendungen im Rahmen des öffentlichen Universaldienstes
2. Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen
3. Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse einschließlich der Gesamtmasse der Anhänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt
4. Beförderungen im Werkverkehr
5. Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere Naturkatastrophen) bestimmten Gütern

Diese vom Erfordernis der Gemeinschaftslizenz befreiten Beförderungen unterliegen jedoch grundsätzlich den Bestimmungen über die Kabotage gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

Ausländerbeschäftigung:

Für kroatische Staatsangehörige gilt dasselbe **Übergangsarrangement** (2+3+2) wie zuvor für Staatsangehörige der EU-8 (EU-Beitritt 2004) bzw. EU-2 (EU-Beitritt 2007). Damit werden auch die bereits bekannten Regelungen für Betriebsentsendungen von Arbeitgebern mit Betriebsitz in Kroatien wirksam (§ 32 a AuslBG).

- Aufgrund der **Gemeinschaftspräferenz** dürfen kroatische Staatsangehörige in Hinblick auf ihren Arbeitsmarktzugang nicht schlechter gestellt werden als Drittstaatsangehörige.
- Solange das Übergangsarrangement gilt, muss eine **Beschäftigungsbewilligung für kroatische Arbeitnehmer** beantragt werden. Aufgrund der Niederlassungsfreiheit kann keine Rot-Weiß-Rot-Karte (Kombination Aufenthaltstitel + Zugang zum Arbeitsmarkt) beantragt werden; liegen die Voraussetzungen für eine Rot-Weiß-Rot-Karte bzw. Blaue-Karte-EU vor, ist eine Beschäftigungsbewilligung zu erteilen.

KABOTAGE
Verwendung ausländischer Kfz in Österreich

Grundsätzlich gilt, dass Personen mit Hauptwohnsitz im Inland nur Fahrzeuge in Österreich verwenden dürfen, die auch hier zugelassen sind. Unter Inländern versteht das Gesetz Personen, die ihren Hauptwohnsitz in Österreich haben. Sie haben den Mittelpunkt ihrer Lebensinteressen in Österreich, wohnen hier, ihre Familie und Freunde sind hier, hier befindet sich ihr „Heim“. Wenn diese Personen Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen mehr als 1 Monat in Österreich verwenden, riskieren sie Verwaltungs- und Finanzstrafen.

Seit vielen Jahren werden die Experten der Wirtschaftskammer immer wieder gefragt, unter welchen Voraussetzungen es möglich ist, dass Inländer (= Personen mit Hauptwohnsitz in Österreich) in Österreich mit einem im Ausland zugelassenen Kfz fahren dürfen.

Vereinfacht dargestellt: die rechtliche Grundlage dazu bildet das Kraftfahrzeuggesetz (KFG), das bestimmt, dass nur „während eines Monats ab Einbringung in das Bundesgebiet“ die Verwendung ausländischer Kfz durch Inländer zulässig ist. Seit Jahren war es eine Frage, ob dieses Monat bei Aus- und Wiedereinfuhr neu zu laufen beginnt. Dadurch wäre eine Umgehung des Verbotes möglich.

Nun hat das Verkehrsministerium zu dieser offenen Frage in einem Erlass Stellung bezogen und erklärt, dass bei einer Wiedereinfuhr der erlaubte Monat nicht wieder von neuem beginnt. Auch die Rechtsfolgen, wenn Inländer mit ausländischen Kfz angehalten werden, wurden aufgezählt.



Die Lenker erhalten ein Schreiben, dass sie binnen einer Woche die ausländischen Kennzeichen abgeben müssen. Wenn sie darauf nicht reagieren oder keine guten Gründe für die erlaubte Verwendung des ausländischen Autos abgeben, wird die Polizei mit der Kennzeicheneinziehung vor Ort beauftragt.

Anwendungsbeispiele

- Ein Vertreter betreut den österreichischen Markt, ihm wird dafür ein Fahrzeug mit ausländischem Kennzeichen zur Verfügung gestellt.
- Aus Kostengründen werden Lkw bei ausländischer Tochterfirma zugelassen und durch inländische Mitarbeiter in Österreich eingesetzt.
- Eine deutsche Baufirma gewinnt eine Ausschreibung in Österreich und setzt eigene (deutsche) Lkw auf der Baustelle im Inland ein, wobei die Lenker Inländer sind.

- Eine Firma hat ausländische Tochterunternehmen. Ein dort zugelassenes Auto wird von einem Mitarbeiter, der im Inland wohnt, als Dienstauto eingesetzt. Dieses Auto wird viel im Ausland, aber auch im Inland bewegt.

Der Grund, warum mit ausländischen Fahrzeugen gefahren wird, ist oft die Steuerersparnis. Im Ausland gibt es keine NoVA, auch die Kfz-Steuer kann günstiger sein. Manchmal ist es auch gar nicht möglich, das ausländische Kfz in Österreich zuzulassen, da der Besitzer keinen Firmensitz in Österreich hat, was aber Voraussetzung für eine Zulassung im Inland ist. Und der Handelsvertreter in Österreich kann (und will) es nicht in Österreich auf seinen Namen zulassen, denn er ist nicht Eigentümer des Autos.

Es gibt aber auch seltene Fälle, in denen ein im Ausland zugelassenes

Fahrzeug länger verwendet werden darf:

1. Auf Antrag kann die Monatsfrist auf zwei Monate ausgedehnt werden, wenn es gute Gründe gibt, dass binnen eines Monats eine Zulassung des ausländischen Fahrzeuges in Österreich nicht möglich ist.
2. Wenn die ausländischen Fahrzeuge keinen dauernden Standort in Österreich haben, etwa wenn sie
 - für Messen oder Ausstellungen ins Inland eingebracht werden,
 - überstellt werden und im Inland mehr als 1 Monat verbringen,
 - zu Testzwecken (z. B. von Journa-

listen) im Inland verwendet werden.

Sobald mit einem solchen Fahrzeug aber Tätigkeiten vorgenommen werden, die ein „typischer Inländer“ vornimmt (in die Arbeit fahren, Einkaufen fahren etc.), wird die Behörde auf einen dauernden Standort im Inland schließen. Das hat wieder Strafen und Kennzeichenabnahme zur Folge.

3. Die Verwendung von ausländischen Fahrzeugen durch Personen OHNE Hauptwohnsitz im Inland ist bis zu einem Jahr möglich. Bei jeder Fahrt ins Ausland beginnt die Jahresfrist erneut zu laufen. Hier ist nur wesentlich, dass der

Lenker durch einen längeren Aufenthalt in Österreich nicht den Mittelpunkt seiner Lebensinteressen zeitweilig in Österreich hat. Denn dann wäre ein österreichischer Hauptwohnsitz gegeben, der auch eine Ummeldung des ausländischen Kfz nach Österreich erforderlich macht.



Datenmanagement für den Digitalen Tachographen

Software aus Österreich für Österreich



Das **tacholog** telematics System basiert auf der Erfassung von GPS-Positionen und Fahrzeugdaten mittels einer im Fahrzeug eingebauten kompakten Hardware. Diese so genannte Fahrzeug-Box hat folgende Aufgaben:

- Erfassung von GPS-Positionsdaten
- Erfassung der Daten angeschlossener Sensoren (auch FMS und Tachograph)
- Fernauslesen von Fahrerkarten und Massenspeicher

Durch die optionale Erweiterung um ein Onboard-Display oder Navigationsgerät, Anschluss an das Flotten-Management-System (FMS) des Fahrzeugs oder das digitale Kontrollgerät, sowie Anschluss von Geräten zur Fahrer-Authentifizierung oder Statusmeldung kann die Funktionalität weiter ausgebaut werden.

Mit dem **tacholog** telematics System stellt die TachoEASY ein umfassendes System zur Verfügung:

- Live-Ortung von Fahrzeugen
- Erfassung und Auswertung von Wegstrecken und Geschwindigkeiten
- Erfassung und Auswertung von Telemetriedaten des Fahrzeugs
- Alarmierung bei definierten Ereignissen (auch per E-Mail oder SMS)
- Kommunikation mit dem Fahrer und Auftragsmanagement
- Tourenplanung und einfaches Auftragsmanagement

TachoEASY GmbH · Hauptstraße 127 · A-7201 Neudorf
T +43 699 11844667 · F +43 (1) 253 67224915 · info@tacheasy.at · www.tacheasy.at

innovativ, leidenschaftlich, zuverlässig



Telematik und Fuhrparkmanagement

„Mit der **tacholog** telematics von TachoEASY haben wir eine effiziente Lösung im Einsatz.“

Wir wissen nicht nur wo die Fahrzeuge sind, sondern auch live, wie viel Restlenkzeit diese noch zur Verfügung haben.

Die Daten von der Fahrerkarte und vom Massenspeicher des DTCO werden automatisch ins Unternehmen geschickt. Dadurch wird die Administration wesentlich erleichtert und wir haben eine enorme Zeit- und Kostenersparnis.

Mit Hilfe der FMS-Daten kann ich mir ein Bild davon machen, wie der Fahrer mit dem Fahrzeug umgeht und Verbesserungen feststellen.“

KRALL Transport Ges.m.b.H, St. Andrä
Trettenbrein Jakob, Disponent

Anträge für Sondertransporte bzw. für Ausnahmen zum Wochenendfahrverbot

Anträge für Sondertransporte gemäß § 101 bzw. 104 KFG sowie Anträge für Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot gemäß § 42 StVO sind bei der zuständigen Landesbehörde des Bundeslandes einzubringen, in dem die Fahrt beginnt bzw. der Grenzübergang nach Österreich erfolgt. Sollten auf der Fahrt in/durch Österreich mehrere Bundesländer befahren werden, sorgt derzeit die antragnehmende Stelle dafür, dass ein Gesamtbescheid für die geplante Fahrtroute ausgestellt wird.

Allerdings wurde aufgrund der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2010 auch das Bundesverfassungsgesetz geändert. Dadurch entfällt Artikel 15 Abs. 7 mit Ende des Jahres. Sowohl die WKÖ als auch die Verbindungsstelle der Bundesländer hat dies kritisiert und Bundeskanzler Faymann sowie Bundesministerin Bures aufgefordert, in dieser Angelegenheit tätig zu werden.

Sollte bis Jahresende 2013 keine Reparatur dieser Problematik erfolgt



sein, so müssen künftig die betroffenen Betriebe bei jedem Bundesland einzeln entlang der geplanten Fahrstrecke Anträge abgeben.

Wir weisen darauf hin, dass die beschriebenen Folgen aufgrund des Wegfalls von Art. 15 Abs. 7 B-VG

nur für den Bereich des § 42 StVO gelten!

Für den Bereich der Sondertransporte ändert sich nichts, da die koordinierende Tätigkeit der antragnehmenden Landesbehörde weiterhin vollzogen werden kann.

Verschärfte Feinstaub-Fahrverbote kommen für Lkw in Ostösterreich

Basierend auf dem Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) sind verschärfte Fahrverbote für die Bundesländer Wien und Burgenland sowie für 66 niederösterreichische Gemeinden rund um Wien (Sanierungsgebiet) zu erwarten. Die bestehenden Fahrverbote für ältere Fahrzeuge sollen ausgedehnt werden. Vom Lkw-Fahrverbot sind Lkw aller Gewichtsklassen betroffen, also auch Klein- oder Fiskal-Lkw (N1 bis 3,5 t hzG). Schon seit 2008 gilt das Verbot für Lkw, die

vor 1991 erstmals zugelassen wurden (EURO 0), jedoch mit der Ausnahme des Ziel- und Quellverkehrs. Ab 2014 soll das Fahrverbot für sämtliche Lkw (mit Standort im Sanierungsgebiet) gelten, die bis zum 30. September 1996 (EURO 1) zugelassen werden durften.

Ab 2016 sollen auch EURO-2-Lkw verboten sein, diese durften bis zum 30. September 2001 erstmals zugelassen werden. Insbesondere die bisher bestehende Ausnahme für den Ziel-

und Quellverkehr wird es jedoch nicht mehr geben. Die Fahrverbote gelten dann absolut, d. h. auch jedes Befahren des Sanierungsgebietes (von außen) ist verboten. Für Lkw bis 12 t von Unternehmen mit einer Lkw-Flotte bis 4 Lkw, die im Werkverkehr tätig sind, besteht eine gesetzliche Ausnahme von diesen Fahrverboten.

Die Verordnungen mit den endgültigen Details (hinsichtlich Stichtagen) sind noch nicht veröffentlicht.

Foto: © Fotolia.com

Marktgemeinde Feldkirchen bei Graz – Fahrverbot Triester Straße Nr. 31–60 für Lkw über 7,5 t

BEZIRKSHAUPTMANNSCHAFT GRAZ-UMGEBUNG



Sicherheitsreferat
Verkehrswesen

Bearbeiter: Herr RR Stadler
Tel.: 0316/7075-700
Zimmer 287
Fax: 0316/7075-333
E-Mail: bhgu@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen
Graz, am 03.02.2012

GZ: 11.0/1444/2011-2

Ggst: Marktgemeinde Feldkirchen bei Graz
Triester Straße - Nr. 31 bis 60;
Fahrverbot für LKW über 7,5 t ausg. Anrainerverkehr

Verordnung

Gemäß § 43 Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO, BGBl.Nr. 159/1960, in der geltenden Fassung, wird im Gemeindegebiet Feldkirchen bei Graz, für die Gemeindestraße Triester Straße, im Bereich zwischen den Liegenschaften Triester Straße 31 bis Triester Straße 60, dies ist der Bereich zwischen den Einbindungen Anton-Hermann-Straße und Feldkirchnerstraße, ein für beide Fahrtrichtungen geltendes Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t (§ 52 lit. a Z 7a StVO) ausgenommen Anrainerverkehr

verordnet

Diese Verordnung ist gemäß § 44 StVO. durch die entsprechenden Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen kundzumachen und tritt am Tage der Anbringung derselben in Kraft. Dieser Verordnung entgegenstehende und vorangegangene Verordnungen werden mit Tag der Kundmachung dieser Verordnung aufgehoben.

Mit der Anbringung und Erhaltung dieser Straßenverkehrszeichen wird der Straßenerhalter betraut.

Der Bezirkshauptmann:

(Hofrat DDr. Thierriechter)

Ergeht an:

1) Marktgemeinde Feldkirchen bei Graz, per E-Mail, mit dem Ersuchen die Kundmachung der Verordnung anher mitzuteilen.

8021 Graz · Bahnhofgürtel 85 ·
Parteienverkehr: Montag bis Freitag 08:00 bis 12:30 Uhr, Dienstag zusätzlich bis 15:00 Uhr
DVR 0094927 · UID ATU37001007 · IBAN AT432081502109208005 · BIC STSPAT2G
Steiermärkische Bank und Sparkassen AG: BLZ 20815, Kto. Nr.: 02109-208005

Das elektronische Original dieses Dokumentes wurde digitalisiert. Hinweise zur Prüfung dieser elektronischen Signatur bzw. der Echtheit des Ausdrucks finden Sie unter: <https://as.stmk.gv.at>

Unterschriftenaktion zur Aufhebung des generellen Lkw-Nacht-60ers in Österreich

Im April wurde die Unterschrifteninitiative des Fachverbandes und der Fachgruppen zur Aufhebung des generellen Lkw-Nacht-60ers auf Autobahnen in Österreich gestartet.

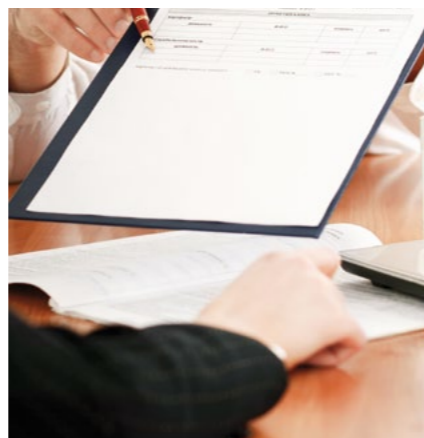
Der derzeitige Auswertungsstand (per 22. August 2013) an Rückläufen beträgt: 8.604 Unterschriften (davon

936 Unternehmer, 4.685 Lenker, 2.983 sonstige).

Die Unterschrifteninitiative läuft noch bis zum 31.12.2013.

Auf der Fachverbandshomepage www.dietransporteure.at finden Sie die Unterschriftenliste.

Wir bitten um rege Unterstützung!



Fotos: © Fotolia.com (2)

Keine Verlängerung der Ausnahmebestimmung vom Nachtfahrverbot auf der A12

Ab 1. November gilt auch ein generelles Nachtfahrverbot für EEV auf der A12.

Genehmigungsfreie Zu- und Abfahrt vom ÖBB-Terminal Wels

In einem Schreiben des BMVIT zur genehmigungsfreien Zu- und Abfahrt vom ÖBB-Terminal Wels bei Nutzung des ISU-Zuges Triest Wels v. v. der Rail Cargo Austria AG finden Sie u. a. folgende Informationen: Wenn eine Bescheinigung einer Kombiverkehrsgesellschaft darüber vorgewiesen wird, dass eine Fahrt zum/vom ÖBB-Terminal Wels im Zusammenhang mit einer Beförderung im unbegleiteten kombinierten Verkehr durchgeführt wird, so ist keine güterbeförderungsrechtliche Genehmigung erforderlich (§ 7 Abs. 4 GütbefG).

Da die UKV-Zugverbindung von Triest nach Wels („ISU-Zug“) von der Rail Cargo Austria AG betrieben wird, können die Bescheinigungen durch die RCA AG ausgegeben werden.



Änderung des Bundesstraßenmautgesetzes 2002

Die Änderung des Bundesstraßenmautgesetzes 2002 – BStMG wurde am 19. Juni 2013 (BGBl.Nr. 99/Teil I) veröffentlicht. Den Schwerpunkt der Novelle bildet die Umsetzung von Bestimmungen über den europäischen elektronischen Mautdienst (EETS).

Hier wird im Weiteren zur Streitbeilegung ein Vermittlungsverfahren (nach Vorbild § 78 a Eisenbahngesetz 1957) für Streitigkeiten zwischen der ASFINAG und Mautdienstanbietern vorgesehen und die Schienen-Control GmbH als Vermittlungsstelle eingesetzt.

Zusätzlich zur Umsetzung dieser EU-rechtlich gebotenen neuen Regelungen sind unter anderem folgende Änderungen vorgesehen:

Hinzuweisen ist vorrangig auf den neuen § 20 Abs. 3 BStMG sowie die damit im Zusammenhang stehenden Änderungen. Das Unterlassen des Nachholens/Nachreichens des – bei der vorläufigen Zuordnung eines Fahrzeuges zu einer Tarifgruppe zunächst fehlenden – Nachweises der EURO-Emissionsklasse durch den Zulassungsbesitzer wird unter Strafe (Verwaltungsübertretung) gestellt.

Der vorgeschlagene § 20 Abs. 4 enthält eine Tatortfiktion, die die Verfolgung und Bestrafung ausländischer Zulassungsbesitzer sichern soll. Sie orientiert sich an der allgemeinen Regel des § 2 Abs. 2 VStG, wonach Tatort bei Erfolgsdelikten auch jener Ort im Inland ist, an dem der Erfolg – hier also die Mautverkürzung infolge Tarifbegünstigung – eintritt. Liegen demnach mehrere Tatorte vor, die im Sprengel mehrerer Bezirksverwaltungsbehörden liegen, so sind nach § 27 Abs. 1 VStG mehrere



Bezirksverwaltungsbehörden zuständig, zwischen denen nach § 27 Abs. 2 VStG das Vorkommen entscheidet.

Die Möglichkeit, Verwaltungsübertretungen durch Zahlung einer Ersatzmaut straflos werden zu lassen, wird auf den neu eingeführten Tatbestand der Mautprellerei durch den Zulassungsbesitzer erweitert.

Weiters ist auf eine Änderung in § 18 Abs. 2 BStMG hinzuweisen: Die Ermächtigung besonders geschulter Mautaufsichtsorgane, unter bestimmten Bedingungen zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut im Bereich von Mautkontrollplätzen,

Verkehrsbeschränkungen anzuordnen und durch Straßenverkehrskennzeichen kundzumachen, wird auf den Bereich von Grenzübergängen und Anschlussstellen ausgeweitet.

Zudem werden die Regelungen über die Einhebung einer vorläufigen Sicherheit und über die Anwendbarkeit von Bestimmungen des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 auf die im BStMG vorgesehenen Verwaltungsübertretungen an die im Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2013, BGBl. I Nr. 33/2013, vorgesehen und mit 1. Juli 2013 in Kraft tretenden Erhöhungen von Betragsgrenzen angepasst.

Zusätzliche in der Begutachtung von der AK gestellte Forderungen nach neuen/verschärften Verpflichtungen der Arbeitgeber gegenüber beschäftigten Arbeitnehmern und arbeitnehmerähnlichen Personen, wie die nachweisliche Pflicht der Arbeitgeber zur Unterweisung in der Handhabung des Gerätes zur elektronischen Entrichtung der Maut, konnten abgewendet werden (Informationspflicht des § 8 Abs. 4 sowie die damit verbundene Strafbestimmung in § 21 bleiben unverändert bestehen). Die in der Regierungsvorlage in § 8 Abs. 5 noch enthaltene explizite Verständigungspflicht des AG an den AN über die Ersatzmautforderung ist wieder entfallen.

Inkrafttreten:

Die Strafbestimmungen und die damit verbundenen Änderungen traten mit 1. Juli 2013 in Kraft.

Die weiteren Bestimmungen (z. B. zu EETS) traten mangels anderweitiger Bestimmung am Tag nach der Kundmachung, d. h. bereits am 20.06.2013 in Kraft.

Fotos: © Fotolia.com

MOKKA und ANTARA

HÖHER SITZEN, BESSER FAHREN.

Die komfortablen SUVs von Opel –
jetzt zu absoluten Spitzenpreisen.



Verbrauch gesamt in l/100 km:
MOKKA 4,5–6,5; CO₂-Emission in g/km: 120–153
ANTARA 6,1–9,3; CO₂-Emission in g/km: 160–218



Wir leben Autos.

Bei Ihrem steirischen Opel Partner

BerufskraftfahrerInnen-Weiterbildung

Im Zuge der **gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildung** müssen **BerufskraftfahrerInnen** (C1, C und D) Schulungen zu unterschiedlichen Themen in ihrem Tätigkeitsbereich absolvieren.



Modul 1:

Brems- und Sicherheitstraining

Modul 2:

Öko-Training

Modul 3:

Ladungssicherung und Beförderungsrecht

Modul 4:

Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Logistik

Modul 5:

Sozial- und arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen

Klasse D Zusatzmodul für BusfahrerInnen



In einem der **modernsten Fahrsicherheitszentren Österreichs**, im ARBÖ Fahrsicherheits-Zentrum Steiermark kann die gesetzlich vorgeschriebene Weiterbildung in Theorie und/oder die Module 1, 2 und 3 in **Theorie und Praxis** ab sofort gebucht werden.

ARBÖ Fahrsicherheits-Zentrum Steiermark

zertifiziert und **ermächtigt** für die gesetzlich anerkannte Weiterbildung von BerufskraftfahrerInnen.

Preise Theorie:

Weitere Infos unter:
Kursbuchung/Termine:

ab Euro 50,- je Tln/Modul/zzgl. 20% MwSt
www.fsz-steiermark.at
Tel.: **050 123 2680** (zum Ortstarif)



Buchen Sie jetzt die gesetzlich vorgeschriebene Weiterbildung für LKW- und Bus-LenkerInnen in einem der modernsten Fahrsicherheits-Zentren Österreichs! Kurse in Theorie und/oder die Module 1, 2 und 3 in Theorie und Praxis buchbar.

* Preis je Teilnehmer/Theorie/Modul. Aktion gültig bis 31. Dezember 2014.

Fahrsicherheits-Zentrum Steiermark
8200 Ludersdorf 194 · ☎ 050-123-2680





Jedes Detail ist wichtig.

ÜBERRAGENDE KRAFTSTOFFWIRTSCHAFTLICHKEIT IN JEDER HINSICHT.
Der neue Scania Streamline verbraucht bis zu 8% weniger Kraftstoff als sein Vorgänger, das macht ihn führend in Sachen Kraftstoffwirtschaftlichkeit. Einfach ausgedrückt, Scania hat die Messlatte ein Stück höher gelegt.

Scania. Der Maßstab.

 **SCANIA**
www.scania.at

Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich

Auf unserer Homepage www.wko.at/stmk/transporteure finden Sie die aktuellen Werte.

Outsourcing von Transportleistungen steigert Wettbewerbsfähigkeit

Die wichtigsten Motive, Transportleistungen an spezialisierte Logistikpartner auszulagern, sind Kosteneinsparungen (z. B. beim Personal), die Konzentration auf Kernkompetenzen, ein Zeitgewinn, die Variabilisierung der Fixkosten und eine höhere Planbarkeit und Transparenz

der Kosten. Die wichtigsten Gründe für einen eigenen Fuhrpark sind die Qualitätserhaltung der Leistungserstellung, die Zeitersparnis und die Unabhängigkeit von Partnern. Mit effizienter Transportlogistik liegt das Geld für unsere Betriebe im wahren Sinn des Wortes auf der Straße,

betonte Präsidentin Zwazl. Outsourcing ist ein Weg für Betriebe, im Bereich Verkehr im österreichischen, europäischen und globalen Kontext noch wettbewerbsfähiger zu sein, hielt Bundesspartenobmann Klacskas unter der Devise – Verkehr made in Austria – fest.

Ausnahmegenehmigung für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien

Artikel 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 lautet: (2) Ab dem 31. Dezember 2013 betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die die Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 26 der Richtlinie 2007/46/EG und verweigern aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme. Ab dem gleichen Datum untersagen die nationalen Behörden den Verkauf und den Betrieb von neuen Motoren, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen; ausgenommen sind Ersatzmotoren für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge.

- Artikel 27 der Richtlinie 2007/46/EG gestattet den Mitgliedstaaten, für Fahrzeuge aus auslaufenden Serien Ausnahmegenehmigungen

zu erteilen. Dies wurde in § 34 a KFG 1967 umgesetzt.

- Für Fahrzeuge, die den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 nicht entsprechen und den Klassen M2, M3 oder N angehören, können Ausnahmegenehmigungen für höchstens 30 % der Fahrzeuge, die im Jahr 2013 erstmalig in Österreich zum Verkehr zugelassen wurden, erteilt werden; handelt es sich bei den 30 % um weniger als 100 Fahrzeuge, dann kann eine Ausnahmegenehmigung für höchstens 100 Fahrzeuge erteilt werden.

- Die Hersteller bzw. die Bevollmächtigten der Hersteller stellen beim BMVIT spätestens Ende Dezember 2013 für jede Type

getrennt einen begründeten Antrag auf Ausnahmegenehmigung. Dem Antrag ist eine Liste der Fahrgestellnummern der Fahrzeuge, für die eine Ausnahmegenehmigung beantragt wird, anzuschließen. Für die Fahrzeuge, für die keine Trennung nach Typen durchgeführt werden kann, ist für jede Fahrzeugklasse eine Gesamtliste für den Hersteller anzuschließen. Dies hat zur Folge, dass bei Aufbauherstellern, Fahrzeugbauern und in sonstigen Lagern stehende Fahrzeuge nur dann eine Ausnahmegenehmigung bekommen können, wenn diese von den Aufbauherstellern und Fahrzeugbauern zeitgerecht an den Hersteller/Bevollmächtigten gemeldet und in der Folge in die Liste aufgenommen wurden.



Foto: © Fotolia.com

Baumaschinen & Co seit Juli Gefahrgut? Nein, andere Maschinen schon!

Baufahrzeuge, wie Rad- und Kettenbagger, Lader, Straßenwalzen, Forstmaschinen usw. konnten bisher unter den erleichterten Bedingungen der Freistellung nach 1.1.3.3 lit b) ADR befördert werden. Sonstige Geräte und Maschinen, wie Generatoren, Kompressoren, Heizvorrichtungen wurden bisher unter der Freistellung 1.1.3.1 lit b) ADR transportiert. Seit 1. Juli 2013 legt die Sondervorschrift 363 ADR weitere Bedingungen für den Transport derartiger Maschinen fest, sofern es sich beim Tankinhalt um Kraft-/Brennstoff insbesondere Diesel und Benzin handelt.



Beachten Sie:

- Betroffen sind flüssige Brennstoffe der UN-Nummern 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 und 3475.
- Die Bezeichnung (ab 60 l) mit Gefahrzettel Nr. 3 richtet sich nach dem Fassungsraum des Tanks, von 60–450 l ein Gefahrzettel (10 x 10 cm) auf einer Seite, 450–1.500 l vier Gefahrzettel auf allen vier Seiten und ab 1.500 l vier Großzettel/Placards (25 x 25 cm) auf allen vier Seiten der Maschine.
- Im Beförderungspapier (ab 1.500 l Fassungsraum) ist die tatsächliche Menge des Tankinhalts anzugeben, sowie der Vermerk „Beförderung nach Sondervorschrift 363“ einzutragen.
- keine Kennzeichnung mit dem Symbol für umweltgefährdende Stoffe (toter Fisch/toter Baum),
- die Details der SV 363 (ADR 2013 Konsolidierte Fassung, Seite 3.3-17).

Müssen nun „Bagger & Co“ sowie sonstige Maschinen auf der Ladefläche/am Tieflader nach der Sondervorschrift 363 ADR transportiert werden?

Das BMVIT vertritt dazu folgende Ansicht:

Gemeinsam mit den Gefahrgut-Experten der Länder, des BMI und der Wirtschaftskammer orientiert sich das BMVIT an der Interpretation der „Gemeinsamen Tagung“ (UN-Gesetzgeber), die unterscheidet, ob der Kraftstoff während der Beförderung oder erst am Ziel verbraucht wird. Diesbezüglich wird es im ADR 2015 auch eine Klarstellung geben.

Bis dahin hält Österreich am „Fahrzeugbegriff“ der Vorschrift in 1.1.3.3 lit b) ADR fest: „Alles was fährt“, egal ob mit Rädern oder Ketten, kann nach dieser Freistellung transportiert werden. Auf eine ausreichende Ladungssicherung (kein Umfallen) und auf geschlossene Absperrhähne ist zu achten.

Somit können „Baumaschinen & Co“ in Österreich bis 30. Juni 2015 wie bisher befördert werden.

Nicht fahrbare Kompressoren, Heizvorrichtungen, (Strom-)Generatoren sowie sonstige, nicht fahrbare Maschinen/Geräte müssen seit 1. Juli 2013 nach der SV 363 ADR transportiert werden.

Foto: © Fotolia.com

Privatrecht, Unternehmens- und Gesellschaftsrecht

GmbH-Reform

Bisher hielt Österreich bei Gründung einer GmbH mit 35.000 Euro Mindeststammkapital den negativen Spitzenrekord (EU-Durchschnitt 8.000 Euro).

Die von der WKÖ durchgesetzte GmbH-Reform bringt seit 1. Juli 2013 erhebliche Einsparungen und Verbesserungen:

- Senkung des Mindeststammkapitals von 35.000 Euro auf 10.000 Euro (durch Hälfteeeinzahlung statt bisher 17.500 Euro nun 5.000 Euro)
- Einsparung von ca. 150 Euro für die Gründungsanzeige im Amtsblatt der Wiener Zeitung
- Senkung der Mindestkörperschaftsteuer von 1.750 Euro auf 500 Euro pro Jahr
- Verringerung der Gesellschaftsteuer
- Senkung der Kosten für den Notariatsakt von 1.092,70 Euro auf 569,90 Euro (bei Musterformulargründung nach Neugründungs-Förderungsgesetz einer einzigen natürlichen Person nur mehr 43,55 Euro)

Die GmbH-Reform ermöglicht eine höhere Gründungsdynamik und stärkt den Wirtschaftsstandort. Sorgen über eine Schwächung des Gläubigerschutzes sind nicht angebracht: Das Mindeststammkapital von 10.000 Euro verhindert, dass ein Gründer von Anfang an ausschließlich auf Risiko seiner Gläubiger agiert. Die Seriosität der Gesellschaftsform GmbH ist weiter gesichert. Das Mindeststammkapital kann allerdings nichts darüber aussagen, ob ein neu gegründetes Unternehmen über ausreichende finanzielle Mittel verfügt. Dies hängt von den



jeweiligen konkreten Umständen ab und ist daher für jeden Einzelfall gesondert zu beurteilen.

Nächstes Ziel der WKÖ ist der Wegfall der Veröffentlichungspflichten im Amtsblatt der Wiener Zeitung. Das würde der österreichischen Wirtschaft eine Ersparnis von 15 Mio. Euro pro Jahr bringen.

Patent- und Markenrechts-Novelle 2014

Mit BGBl. I Nr. 126/2013 ist die Patent- und Markenrechts-Novelle 2014 am 11. Juli 2013 verlaublich worden.

Die Novelle, mit der das Patentgesetz 1970, das Gebrauchsmustergesetz, das Patentverträge-Einführungs-

gesetz, das Schutzzertifikatsgesetz 1996, das Halbleiterschutzgesetz, das Markenschutzgesetz 1970, das Musterschutzgesetz, das Patentamtgebührengesetz, das Sortenschutzgesetz, das Patentanwaltsgesetz und die Jurisdiktionsnorm geändert werden, wurde im Zuge der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 43/2012, notwendig. Diese realisiert ab 1. Jänner 2014 eine zweistufige Verwaltungsgerichtsbarkeit und richtet neben neun Landesverwaltungsgerichten ein Bundesverwaltungsgericht ein. Sie normiert aber auch die Auflösung des Obersten Patent- und Markensenes (OPM), der Rechtsmittelabteilung des Patentamtes sowie des Disziplinarsenes für Patentanwälte ab 1. Jänner 2014. Art. 94 Abs. 2 B-VG in der Fassung

Foto: © Fotolia.com

der Novelle sieht die Möglichkeit vor, anstatt der Beschwerde an das Verwaltungsgericht einen Instanzenzug an die ordentlichen Gerichte einzurichten. Von dieser Möglichkeit wurde Gebrauch gemacht.

Die wesentlichsten Punkte:

- Für Verfahren, die in erster Instanz vor dem Patentamt geführt werden, ist in zweiter Instanz ab 1. Jänner 2014 das Oberlandesgericht (OLG) Wien zuständig. Statt des OPM wird der Oberste

Gerichtshof (OGH) als dritte Instanz fungieren.

- Das Rechtsmittelverfahren im gewerblichen Rechtsschutz war bisher durch die expliziten Verfahrensregeln des PatG geprägt; ergänzend wurde vorwiegend die Zivilprozessordnung (ZPO) herangezogen. Im Unterschied dazu werden die Rechtsmittelverfahren künftig primär durch die ZPO und das Außerstreitgesetz geregelt; das PatG enthält lediglich davon abweichende Regelungen.



CMR-Frachtbriefe

Frachtbriefbestellungen sind beim
Fachverband Güterbeförderung
für das Güterbeförderungsgewerbe

(AISÖ) möglich. Informationen zur Bestellung finden Sie auf der Fachverbandswebsite:

www.dietransporteure.at,
Link: Transportrecht, CMR Fracht-
briefe.

**Bei Lkw und Bussen gelten
EURO-6-Abgasgrenzwerte ab 1. Jänner 2014**

Ab 31. Dezember 2013 dürfen nur mehr EURO-6-Lkw und -Busse zugelassen werden. Ein EURO-6-Lkw emittiert um 94 Prozent weniger Schadstoffe als ein EURO-0-Lkw (1990). Gegenüber EURO 5, dem geltenden Stand der Technik, reduziert EURO 6 den Ausstoß von Stickoxiden um 80 Prozent und von Partikeln um 66 Prozent. Praxistests zeigen, dass der Feinstaubausstoß beim praktischen Fahren sogar nur ein Hundertstel des derzeit geltenden Standes der Technik (EURO 5) beträgt. EURO-6-Fahrzeuge vereinen Partikelfiltersysteme mit innermotorischer Optimierung (Abgasrückführung) und SCR-Technik (Abgasnachbehandlung). EURO-6-Lkw (SNF) bieten bereits sämtliche Hersteller an.



Foto: © Fotolia.com

Bei Gefahrguttransporten im Landverkehr gelten nur mehr die Vorschriften 2013

Seit 30. Juni 2013 ist die allgemeine Übergangsfrist für die Vorschriften 2011 in den internationalen Gefahrgutübereinkommen abgelaufen.

Damit sind seit 1. Juli 2013 sowohl für rein innerstaatliche als auch für grenzüberschreitende Beförderungen ausschließlich die Vorschriften von ADR/RID/ADN 2013 anzuwen-

den. ADR/ RID/ ADN 2011 dürfen nicht mehr angewendet werden. Bei Widersprüchen zwischen den (neuen) Bestimmungen in den internationalen Übereinkommen und dem österreichischen Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) – eine umfangreichere Novelle konnte zuletzt nicht mehr dem Gesetzgebungsverfahren zugeleitet werden – gehen die Be-

stimmungen von ADR/RID/ADN 2013 denen des GGBG vor. Hinsichtlich Gefahrguttransporte in der Luftfahrt verweist eine im Juni 2013 veröffentlichte Novelle des Gefahrgutbeförderungsgesetzes auf die derzeit gültigen ICAO-TI (International Civil Aviation Organization-Technical Instructions) samt Neuerungen bei der Luftpost.

ASFINAG: zweite Vignettenverkaufsstelle an der Grenze in Spielfeld

Mehr als 5.000 Vertriebspartner hat die ASFINAG in ganz Österreich und in den Grenzgebieten, um den Verkehrsteilnehmern besten Service beim Kauf einer Autobahnvignette bieten zu können. Mit 1. Juli kam am steirischen Grenzübergang Spielfeld an der A9 Pyhrn Autobahn ein weiterer hinzu. Nach langen Verhandlungen mit dem Spezialtransportunternehmen „Amstaf“ konnte mit diesem nun eine Einigung erzielt werden. Erfreulich für die ASFINAG sind nun insbesondere die kundenfreundlichen Öffnungszeiten, die weit über die bisher üblichen Bürozeiten hinausgehen.

Die neue Vertriebsstelle direkt am Grenzübergang hat seit 1. Juli von 7 bis 20 Uhr geöffnet, und zwar täglich, also auch am Wochenende. Im Herbst ist eine Evaluierung der Situation vereinbart, sollte der zusätzliche Service für beide Seiten zufriedenstellend angenommen werden, wird die Zusammenarbeit fortgeführt.

Mit dieser Vertriebsstelle sind im Grenzbereich nun wieder zwei Ver-

kaufsstellen vorhanden, nachdem der ÖAMTC sein Büro kurz vor dem Jahreswechsel geschlossen hatte. Die zweite – von der ASFINAG entspre-

chend beschilderte – Verkaufsstelle befindet sich auf slowenischer Seite, etwa 150 Meter vor dem Grenzübergang.



Foto: © Fotolia.com

Foto: © Fotolia.com



Neuzulassungen von „schweren Lastkraftwagen“ leicht rückläufig

Bei schweren Lkw und Sattelzugfahrzeugen gingen die Neuzulassungen im 1. Halbjahr 2013 um 6 Prozent zum Vergleichszeitraum 2012 zurück. Die leichte Verringerung ist hauptsächlich durch den Bereich Sattelzugfahrzeuge (1.690 Neuzulassungen) entstanden, während schwere Lkw (1.777 Neuzulassungen) fast am Niveau der Vorjahreszahlen anschließen konnten. In der Monatsbetrachtung wird deutlich, dass die Zurückhaltung bei den Neuzulassungen von Jänner bis April stattfand. Seit Mai werden wieder mehr schwere Lkw und Sattelzugfahrzeuge als 2012 neu zugelassen.

Laut Statistik Austria wurden im 1. Halbjahr 2013 225.128 Kraftfahrzeuge (Kfz) neu zum Verkehr zugelassen, um 8,2 % weniger als im selben Vorjahreszeitraum. Wie aus aktuel-

len Daten weiter hervorgeht, nahm die Zahl der Neuzulassungen von Personenkraftwagen (Pkw; 171.204 Stück) um 8,4 % ab; der Anteil der Pkw an den gesamten Neuzulassungen betrug 76 %. Bei Lastkraftwagen (Lkw) der Klasse (Kl.) N1 (–8,8 %), Lkw Kl. N3 (–1,5 %), Sattelzugfahrzeugen (–10,8 %) sowie land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (Traktoren und Zweiachsmäher; –7 %) wurde keine positive Entwicklung beobachtet. Lkw der Kl. N2 entwickelten sich mit 2 Fahrzeugen mehr als im 1. Halbjahr 2012 (+0,7 %) positiv. Die Zahl der Neuzulassungen von Leichtmotorrädern aber auch bei Motorrädern nahm um 7 % bzw. 5,2 % zu, während jene von Motorfahrrädern (–21,7 %) abnahm.

Im Juni 2013 wurden 41.329 Kfz neu zum Verkehr zugelassen, um

5,9 % weniger als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Zahl der Neuzulassungen von Pkw (31.279 Stück) nahm gegenüber Juni 2012 um 5,4 % ab.

Am Nutzfahrzeugmarkt entwickelten sich die Neuzulassungen von Lkw Kl. N3 (+1,1 %) und Lkw Kl. N2 (+57,1 %) positiv. Lkw Kl. N1 (–7,6 %) aber auch Sattelzugfahrzeuge (–4 %) sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (–6,2 %) verzeichneten Abnahmen.

Unter den Zweirädern nahm die Zahl der Motorräder (+12 %) zu; Motorfahrräder (–19 %) und Leichtmotorräder (–1,8 %) verzeichneten Rückgänge.

www.wko.at/stmk/transporteure

Steirisches Konjunkturbarometer – Ergebnisse der Sparten

Den Erwartungen zum Trotz zeigt sich die aktuelle Geschäftslage der steirischen Klein- und Mittelbetriebe (KMU) vergleichsweise stabil – mit positivem Ausblick in die Zukunft. Zu diesem Schluss kommt das neue Konjunkturbarometer der WKO Steiermark.

Demnach rechnen 29,7 Prozent der heimischen Unternehmer in sechs Monaten mit einer besseren Geschäftslage und nur 10,4 Prozent mit einer Verschlechterung; 59,9 Prozent gehen von gleichbleibenden Verhältnissen aus. „Daraus ergibt sich ein Positivsaldo von 19,3 Prozent. Im Vergleich zur letzten Umfrage ist das ein Plus von 12 Prozentpunkten“, resümieren WKO Steiermark Präsident Josef Herk und WKO Steiermark Direktor Thomas Spann. Doch damit aus diesem positiven Ausblick auch eine positive Zukunft wird, müssen jetzt die richtigen Schritte eingeleitet werden. „Wir brauchen Reformen für mehr Wachstum und weniger Bürokratie sowie eine Entlastung des Faktors Arbeit“, betonen Herk und Spann.

Insgesamt 671 Unternehmerinnen und Unternehmer haben bei der traditionellen, zweimal im Jahr stattfindenden großen KMU-Umfrage der WKO Steiermark teilgenommen. Und diese zeigt einen klaren Trend: Entgegen der erwarteten Konjunkturabkühlung präsentiert sich die Geschäftslage derzeit vergleichsweise stabil. Im Detail: 36,5 Prozent der Unternehmer beurteilen diese aktuell mit „gut“, 52,1 Prozent mit „zufriedenstellend bzw. gleichbleibend“ und nur 11,4 Prozent mit „schlecht“. Daraus ergibt sich ein Positivsaldo – berechnet aus den Unternehmen, die ihre Geschäftslage positiv bewerten, abgezogen jenen, die sie negativ beurteilen – von 25,1 Prozent. Gegenüber der letzten Umfrage ist das zwar ein leichtes Minus von 1,5 Prozent,

angesichts der von Vorsicht geprägten Erwartungen zu Jahresbeginn ist das aber durchaus ein erfreuliches Ergebnis. „Besser als erwartet stellt sich vor allem der Konjunkturausblick dar. Der Erwartungssaldo für die kommenden sechs Monate steigt von 7,2 Prozent auf 19,3 Prozent – man könnte also sagen, die Zuversicht kehrt zurück“, betont WKO Steiermark Präsident Josef Herk.

Entwicklung Auftragsstand

Auch die Auftragsbücher sind überwiegend gut gefüllt: Nach dem Saldorückgang in den Wintermonaten bleibt der Wert im aktuellen Konjunkturbarometer konstant. 41,1 Prozent der steirischen Klein- und Mittelbetriebe beurteilen die Auftragsituation zurzeit als „gut“ und nur 13,6 Prozent als „schlecht“.

Entwicklung in den Sparten

Nach Branchen betrachtet gibt es höchst unterschiedliche Ergebnisse: Besser als noch in den Wintermonaten fällt die aktuelle Geschäftssituation in den Sparten Handel (+7,4 Prozent) und Transport/Verkehr (+4,3 Prozent) aus. Die Transportwirtschaft belegt aber trotz Zuwächsen weiterhin den letzten Rang im Spartenranking. Eine leichte Abwärtstendenz ist in der Sparte Gewerbe/Handwerk (–3,3 Prozent) – die jedoch trotz Rückgangs überdurchschnittlich gut abschneidet – und im Tourismus (–3,6 Prozent) zu erkennen. Der größte Saldorückgang lässt sich in der Sparte Information/Consulting

beobachten: Der Geschäftslagensaldo fällt um minus 20,8 Prozent auf 17,5 Prozent.

Eine klare Aufwärtstendenz zeigt sich dagegen bei den Erwartungen für das zweite Halbjahr 2013: Fast alle Sparten weisen einen Anstieg ihres Erwartungssaldos gegenüber November 2012 auf. Am optimistischsten zeigen sich Tourismus/Freizeitwirtschaft (Erwartungssaldo: 25,5 Prozent) sowie Gewerbe/Handwerk (22,2 Prozent). Zu einer Trendwende kommt es in den Sparten Handel (+18,5 Prozent) und Transport/Verkehr (+15,9 Prozent): Die Optimisten überwiegen nun wieder die Pessimisten. Etwas vorsichtiger als bei der vergangenen Umfrage blickt lediglich die Sparte Information/Consulting in die Zukunft: Der Erwartungssaldo sinkt um minus 7,2 Prozent auf 21,1 Prozent, womit die Sparte auf den dritten Rang zurückfällt.

Drei Forderungen, die die Steiermark noch unternehmerischer machen

Fazit bleibt: Die Zuversicht ist in den steirischen Klein- und Mittelbetrieben zurückgekehrt. „Damit aus diesem positiven Ausblick aber auch eine positive Zukunft wird, gilt es längst notwendige Systemreformen anzupacken“, betonen Herk und Spann. Drei Punkte sind aus Sicht der Wirtschaft besonders dringend:

• Erneuern statt Besteuern

Der Staat hat genügend Geld. „Unsere Betriebe tragen schon jetzt einen der größten und schwersten Abga-



benrucksäcke, da passt keine weitere Steuer mehr hinein“, so Herk und Spann. Entscheidend seien jetzt Investitionsanreize. Die WKO Steiermark hat hier ein ganzes Bündel an möglichen Maßnahmen erarbeitet. Diese reichen vom Handwerkerbonus über den Vorsteuerabzug für betrieblich genutzte Pkw bis hin zur Investitionszuwachsprämie und zur Anhebung der Grenze für geringfügige Wirtschaftsgüter auf 1.000 Euro.

• Bürokratieabbau

Der Regulierungs- und Auflagenwut müssen Grenzen gesetzt werden. Aus Sicht der Wirtschaft sollten vor allem die auf Landesebene zusätzlich zur Verwaltungs- und Gesetzgebungsebene geschaffenen sechs „künstlichen“ Anwaltschaften hinterfragt werden. Den größten Bedarf sehen Herk und Spann im Bereich der Umweltanwaltschaft: „Wir haben einen der höchsten Umweltstandards, da braucht es keine zusätzlichen Instanzen, die Verfahren noch mehr in die Länge ziehen. Wer „Ja“ sagt zu sauberem Strom, muss auch „Ja“ sagen

zum Ausbau von Wasserkraft, Wind- und Sonnenenergie sowie den dafür benötigten Netzausbau.“ Das betont die WKO Steiermark Führungsspitze auch in Hinblick auf die aktuelle Debatte rund um das geplante Kraftwerk an der Schwarzen Sulm. „Wo bitte kommen wir hin, wenn wir rechtsgültige Bescheide so einfach außer Kraft setzen? Die Wirtschaft braucht Rechtssicherheit“, betonen Herk und Spann.

• Regionen stärken

Gerade in Zeiten notwendiger Strukturereformen, die in der Steiermark dank der Reformpartnerschaft jetzt endlich umgesetzt werden, ist es enorm wichtig, auch neue Zukunftsperspektiven zu entwickeln. „Wir als WKO Steiermark tun das. Mit unserer Chancentour versuchen wir gemeinsam mit den Menschen vor Ort neue Wege zu eröffnen. Leider mussten wir auf diesen Wegen jetzt aber neue Schlaglöcher ausfindig machen“, so Herk und Spann. Und zwar in Form der „Offroad-Verordnung“, die ab Herbst in Kraft tritt. Ob-

wohl es sich dabei um eine Bundesverordnung handelt, trifft sie einzig und allein die Steiermark, da wir als einziges Bundesland eine Feinstaub-Verordnung aufgrund des aktuellen Immissionsschutzgesetzes haben. „Damit droht nach der Alpine-Pleite der nächste herbe Schlag für die Bauwirtschaft, aber auch für die Industrie allgemein. Denn mit der „Offroad-Verordnung“ droht im gesamten Feinstaubsanierungsgebiet eine massive Benützungseinschränkung für Baumaschinen“, warnen Herk und Spann. Aus diesem Grund wurde im Wirtschaftsparlament auch ein gemeinsamer Antrag aller Fraktionen zur Evaluierung des Feinstaubsanierungsgebiets beschlossen. Derzeit sind nämlich 333 steirische Gemeinden als solches ausgewiesen, darunter auch sechs Kurorte (Laßnitzhöhe, Bad Blumau, Bad Gams, Bad Gleichenberg, Bad Radkersburg, Bad Waltersdorf). Wirklich überschritten wurde die Zahl der Feinstaubüberschreitungstage im Vorjahr aber nur in Graz und Leibnitz – es zeigt sich also, dass die Bemühungen für eine noch sauberere Luft Wirkung zeigen. Dazu kommt, dass es in der gesamten Steiermark nur 40 Feinstaub-Messstellen gibt. Es handelt sich also größtenteils um errechnete, sprich abgeleitete Werte und nicht um gemessene Werte. Darum fordert die WKO Steiermark eine Evaluierung. Sonst treffe die „Offroad-Verordnung“ nämlich Betriebe in zum Teil ohnehin strukturschwachen Regionen, obwohl es in Wahrheit keine Feinstaubüberschreitungen gibt. Gerade im Zuge der bevorstehenden Gemeindefusionen könnte auch das Sanierungsgebiet novelliert werden.

Externe Kosten des Straßenverkehrs bei 2,4 Milliarden Euro

Der Straßenverkehr in Österreich hat 2010 externe Kosten von 2,4 Mrd. Euro verursacht – also Kosten, die nicht von den Verkehrsträgern selber getragen wurden. Davon entfielen drei Viertel auf den Personenverkehr und ein Viertel auf den Güterverkehr, hat die Schweizer protrans, im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft internationaler Straßenverkehrsunternehmen Österreichs (AISÖ), errechnet.

Bis 2030 dürften die externen Kosten etwa auf diesem Niveau stagnieren, auch wenn sie sich dann anders zusammensetzen dürften. protrans hat Unfallkosten, Schadstoffbelastung, CO₂-Emissionen und Lärm nachgerechnet. Ausdrücklich ausgeklammert wurden Staukosten, weil diese ohnehin von den betroffenen Verkehrsteilnehmern in Form von Zeitverlust getragen würden, so protrans-Geschäftsführer Stefan Rommerskirchen in Wien vor Journalisten.

Laut Studie machten 2010 Unfallfolgekosten (Tote und Verletzte) sowie unmittelbare Umweltkosten (Schadstoffbelastung, vor allem mit Stickoxiden und Partikeln) je rund eine Mrd. Euro aus. Die Unfallkosten schreibt die Studie zu 13 Prozent dem Güterverkehr zu, die Luftverschmutzung zu 35 Prozent. Als Klimakosten (bei 25 Euro je Tonne CO₂) hat protrans 320 Mio. Euro an externen Kosten errechnet, davon 26 Prozent durch den Güterverkehr. Lärm schlägt sich in dieser Rechnung nur mit 50 Mio. Euro nieder – davon 40 Prozent durch den Güterverkehr. Bis 2030 rechnet Rommerskirchen mit rückläufigen externen Kosten für Unfälle und Umweltschäden, dafür aber mit verdoppelten Klimakosten. In Summe ergeben sich kaum veränderte externe Kosten des Straßen-



verkehrs. Die Verteilung – etwa drei Viertel durch Personenverkehr verursacht, ein Viertel durch Güterverkehr – soll sich nicht ändern. Rommerskirchen nennt seine eigenen Zahlen „genau genug“ für Schlussfolgerungen und bezieht sich auf in der EU übliche Studien und Berechnungsweisen. Dazu gehört etwa, dass ein Verkehrstoter mit 2,9 Mio. Euro angesetzt wird, ein Schwerverletzter mit 24.500 Euro. Sachschäden machen je Unfall 87.500 Euro aus. Daraus errechnen sich totale Unfallkosten im Straßenverkehr 2010 von knapp 12 Mrd. Euro. Davon sind laut Studie rund eine Mrd. Euro nicht durch spezifische Versicherungen gedeckt und damit als „extern“ anzusehen. Man dürfe externe Effekte jedenfalls nicht außer Acht lassen, da sie Wohlstandsverluste verursachen, so Rommerskirchen. Rommerskirchen hat auch berechnet, wie hohe externe Kosten je Fahrzeugart entstehen, wenn eine Person bzw. 1 Tonne Güter damit 100 km weit befördert werden. Dabei schneidet das Motor-

rad sehr schlecht ab, mit gut 18 Euro je 100 Personenkilometer. Dieselpkw kommen auf 2,1 Euro, Benziner auf 1,5 Euro und Busse auf einen Euro. Bei der Güterbeförderung verursachen Leicht-Lkw rund 5 Euro, Schwer-Lkw 1 Euro je 100 Tonnenkilometer. Busse sollten bei der Maut entlastet werden und nicht mehr gleich wie schwere Lkw behandelt werden, forderte Alexander Klacskas, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, als Schluss aus der Studie. Außerdem müsse bei der Diskussion um externe Kosten „jeder gleich behandelt werden“, also auch der private Verkehr herangezogen werden. Schließlich dürfe die ASFINAG keine Gewinne ausschütten, sondern sollte alle Einnahmen für den Ausbau der Straßen nutzen. Auch AISÖ-Geschäftsführer Peter Tropper nutzte die Gelegenheit, um „Alchimismen“ in der Berechnung der externen Kosten und „pauschale Unterstellungen“, dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nicht selber trage, anzuprangern.

Foto: © Fotolia.com

Erstmals Traffic Manager auf Autobahnen und Schnellstraßen unterwegs

Seit geraumer Zeit sind Traffic Manager mit ihren Fahrzeugen auf Autobahnen und Schnellstraßen im Raum Wien unterwegs. Die Traffic Manager sind ein neues Instrument des Verkehrsmanagements im innerstädtischen Verkehrsknotenbereich. Mehr als 200.000 Fahrzeuge sind täglich im Großraum Wien unter-

wegs. Schon ein kleiner Vorfall, wie ein liegengebliebener Pkw, kann im dichtbefahrenen Betreuungsgebiet (180 km Streckenlänge) große Auswirkungen (Staubildung) haben.

Schwerpunkttätigkeiten sind insbesondere Streckenkontrolltätigkeiten (Entfernen von Gegenständen), die Beseitigung von Fahrzeugen aus

Gefahrenbereichen (einschließlich erster Pannenhilfe, Organisation der Abschleppung), Absicherungstätigkeiten bei Unfällen, die Erstellung von Verkehrsinformationen, Baustellenkontrollen oder Rettungsgaseneinsätze (Information via LED-Anzeige zur richtigen Bildung der Rettungsgasse).

TRAFFIC MANAGER



Modernste Einsatzfahrzeuge für mobile Information



Gut erkennbar und mit modernster Technik ausgestattet, sind die Einsatzfahrzeuge der Traffic Manager. Standardisierte („Achtung Unfall!“ oder „Rettungsgasse bilden“) wie individuelle Info-Anzeigen (z. B. Ausweichmöglichkeiten) können direkt am Einsatzort den Autofahrern mitgeteilt werden. Damit wird die Information zum aktuellen Verkehrsgeschehen erstmals mobil.

Natürlich sind die Einsatzfahrzeuge mit dem ASFINAG-Verkehrsmanagement verbunden. Damit können Reaktionen auf ein Ereignis auch an

das Verkehrsleitsystem weitergegeben werden. Und noch ein technisches Feature wohnt den Einsatzfahrzeugen inne. Sie sind mit 360 Grad Kameras ausgestattet und können damit auch von jenen Stellen Livebilder in die Verkehrsmanagement-Zentrale schicken, die nicht von den statischen Verkehrskameras abgedeckt sind. Das erleichtert und beschleunigt die Entscheidungsfindung.

Pannenhilfe, Unfallabsicherung und Streckenkontrolle, das sind nach den ersten 100 Einsatztagen die häufigsten Aufgaben der Traffic Manager.

Das Pilotprojekt erstreckt sich über 260 Tage bis ins Frühjahr 2014.

Durch die Traffic Manager findet Verkehrsmanagement da statt, wo es notwendig ist: auf der Straße im innerstädtischen Verkehrsknotenbereich. 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche. Die Wiener Stadtautobahnen sind die meistbefahrenen Straßen Österreichs und da ist es natürlich nicht verwunderlich, dass bereits kleinere Vorfälle und Pannen große Auswirkungen auf den fließenden Verkehr haben können.

Foto: ASFINAG

Einsatzbereiche der 16 Traffic Manager in Zahlen

- 2.551 Streckenkontrolltätigkeiten (Ausbesserungen, Sofortmaßnahmen wie Entfernen von Gegenständen)
- 640 Pannenhilfen/Beseitigungen (Fahrzeuge aus dem Gefahrenbereich gebracht, abgesichert und Abschleppung organisiert)
- 261 Unfallbeseitigungen/-abwicklungen (Absicherungstätigkeiten, Absichern des Stauendes, Beseitigung der Unfallfolgen und rasche Wiederfreigabe der Strecke)
- 125 zusätzliche Verkehrsinformationen generiert (neben den bestehenden infrastrukturseitigen Informationen zusätzliche Verkehrsinfo an der Strecke bzw. über Verkehrsfunk erstellt)
- 174 Baustellenkontrollen (Kontrollen der Baustellen hinsichtlich Flüssigkeit und Sicherheit)
- 95 Rettungsgasseneinsätze (Information via LED-Anzeige zur richtigen Bildung der Rettungsgasse)

EU einigt sich über transeuropäische Netze

Kommission, Rat und Parlament einigten sich in Trilog-Verhandlungen zu einer Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Formell muss der Kompromiss nun noch von Rat und Parlament abgesegnet werden.

Es wurde beschlossen, bis 2030 ein Kernverkehrsnetz zu schaffen, das als Rückgrat des Verkehrssystems im Binnenmarkt dienen soll. Mit der Brennerachse, dem Donaukorridor und der Baltisch-Adriatischen-Achse verlaufen drei von zehn definierten prioritären Projekten des europäischen Kernnetzes durch Österreich. Damit hat Österreich die historische Chance, sich als Logistikdrehscheibe in Zentraleuropa zu etablieren. Die

Bereitstellung und Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen und zuverlässigen Infrastruktur sowie wirtschaftsverträgliche Rahmenbedingungen sind wesentlich für eine wettbewerbs-

fähige österreichische Wirtschaft. Durch die Aufnahme dieser Projekte in das Kernnetz besteht die Möglichkeit, von EU-Kofinanzierungen zu profitieren.



Jahresvignette 2014 für Autobahnen und Schnellstraßen kostet 82,70 Euro

Wie schon in den Jahren zuvor wird der Vignettenpreis auch 2014 an die Inflationsrate angepasst. Die Vignettenpreise für 2014 werden in Anlehnung an die Entwicklung des harmonisierten Verbraucherpreis-

indexes (HVPI) um 2,6 Prozent angehoben. Die Jahresvignette verteuert sich im kommenden Jahr dadurch um 2,10 Euro auf 82,70 Euro. Die Jahresvignette für Motorräder kostet 32,90 Euro. Die neue Vignette wird

wie immer schon im November bei rund 6.000 ASFINAG-Vignettenvertriebspartnern im In- und Ausland erhältlich sein. Die himbeerfarbene Jahresvignette 2013 ist noch bis 31. Jänner 2014 gültig.

Foto: © Fotolia.com

Berufskraftfahrerweiterbildungen immer in Ihrer Nähe

Die Agentur für Berufskraftfahrerweiterbildung bietet professionelle Kurse an nicht weniger als 11 Ausbildungsstätten in der Steiermark und im Burgenland an. Die unkomplizierte Abwicklung und die Erledigung der kompletten Organisation zeichnen diese Agentur aus.

Bestens geschultes Lehrpersonal mit Berufserfahrung auf Lkw und Bussen erweitern das Wissen der Kursteilnehmer in abwechslungsreichen Vorträgen. Das Ziel jedes Weiterbildungskurses ist es, über die gesetzliche Verpflichtung der Absolvierung der Module hinaus, den Kraftfahrern wertvolles Zusatzwissen für die Ausübung ihres Berufes zukommen zu lassen.

Bei der großen Anzahl an genehmigten Ausbildungsstätten in der Steiermark und im Burgenland findet sich immer ein Kursort in Ihrer Nähe. Bei Interesse mehrerer Teilnehmer aus einem Betrieb besteht sogar die Möglichkeit, dass Seminare auf dem eigenen Firmengelände

abgehalten werden, sofern die Räumlichkeiten den gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

Durch eine schlanke Unternehmensstruktur kann die Agentur für Berufskraftfahrerweiterbildung äußerst günstige Preise anbieten: Die Vollausbildung, also alle 5 Module zu je 7 Stunden, kostet zurzeit nur € 250,- (excl. 20 % MwSt.) inklusive Kursunterlagen und Praxisteile, wobei etwaige Förderungen noch abgezogen werden können. Selbstverständlich können bei Bedarf auch Einzelmodule zum Preis von € 50,- (excl. 20 % MwSt.) gebucht werden. Seminare werden nach den zeitlichen Wünschen der Kunden abge-

halten und die gesamte Organisation – von der Anmeldung bis zur Ausstellung der Bestätigungen – wird kostenlos erledigt.

Die Agentur für Berufskraftfahrerweiterbildung ist Ihr professioneller und verlässlicher Partner für die C95- und D95-Ausbildung Ihrer Mitarbeiter.

Nützen Sie unsere unverbindliche Beratungshotline unter 0676/7380896 oder besuchen Sie uns auf unserer Homepage unter www.weiterbildung-berufskraftfahrer.at!

**BERUFSKRAFTFAHRER
WEITERBILDUNG**

C95 | D95

Info: 0676 | 73 808 96
WWW.WEITERBILDUNG-BERUFSKRAFTFAHRER.AT

Flexible Kurstermine
Modernste Lehrmittel
topgünstige Angebote

**Verlässliche Erledigung aller
organisatorischen Aufgaben!**

**Kompetente
Weiterbildungskurse
Steiermark
Burgenland
Kärnten**

Werbung

Grafik Design Druck

Ihre Werbung
ist bei uns in
professionellen Händen

print-verlag

www.printverlag.at



Heute bestellt - morgen geliefert!

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

- Tellerradsätze • Ausgleichsgehäuse • Achsdurchtriebe
- Steckachsen • Getriebe- und Achsteile ...

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



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



Legal-24-Hotline

Rechtliche Hilfe bei Verkehrs- und Transport-
strafen oder nach Unfällen in Europa

Welcher Transportunternehmer kennt nicht die Probleme im Zuge von Polizeikontrollen oder nach Unfällen. Um die oft umständlichen Abwicklungen zu erleichtern und auch die wirtschaftlichen Verluste zu minimieren, hat Service 24, bekannt als Pannennotrufzentrale und 24-Stunden-Servicezentrale eine eigene Legal-24-Telefonhotline mit der Nummer +43 505024951 für die Transportbranche und deren Fahrer eingerichtet.

Hier wird der Anrufer an einen Rechtsanwalt, der für das Land zuständig ist, vermittelt (alle Anwälte sprechen Englisch, manche auch Deutsch). Die Erstberatung ist kostenlos, danach kann der Anrufer entscheiden, ob er eine Intervention durch den Anwalt will. Diese Kosten betragen zwischen 120 und 180 Euro. Alle Kosten für weitere Dienstleistungen der Legal-24-Rechtsanwälte oder vom Service 24-Callcenter werden individuell nach Aufwand verrechnet. Bei entsprechender Sicherheit, können diese Kosten auch mit Versicherungen abgerechnet werden. Mit dieser neuen transparenten Dienstleistung, haben Transportunternehmen und deren Fahrer eine wichtige Anlaufstelle bei unerwartenden Problemen mit den Behörden auf der Straße und nach Unfällen.

Weitere Infos unter der Telefonnummer +43 505024951
oder www.legal24-europe.com und www.service24.at.

CARWASH



- SB-Dieseltankstelle
- Transporte
- Baggararbeiten
- Baumaschinenverleih
- Betontransporte
- Steinbruch
- Schotterwerk
- Baumeisterarbeiten



03862/22 384

8605 Kapfenberg
Winklerstraße 74 + 54

Tel.: 03862/22 384
Fax: 03862/23 855

office@trippl.com
www.trippl.com



DIE NEUE BUFFALO BULL SHD PROfessional

Wo andere längst aufgeben zeigt die neue Banner
BUFFALO BULL SHD PROfessional ihre volle Power.
Volcalcium Technologie, ConCast Produktionsverfahren,
Zentralentgasung und patentierter 4-Kammern Ausbaur-
schutz machen die **SHD PROfessional** fit für härteste
Einsätze.

Banner

**ENTSCHEIDEND MEHR POWER
FÜR NUTZFAHRZEUGE!**



www.bannerbatterien.com



Banner Batterien Österreich GmbH
Stroßgasse 207
A-1020 Klagenfurt
Telefon: 0463/33 7 22-22400
Fax: 0463/33 6 19-22499
E-Mail: office.bak@bannerbatterien.com

NEU



Sorgenfrei mieten.

Mietlösungen nach Maß.



Modernste Mietflotte.
Von 1,0 bis 16 t Tragkraft.
Kurz- und Langzeitmieten.
Professionelle Beratung.
Österreichweiter Kundendienst.

Linde Fördertechnik GmbH • Liebochstr. 11 • 8143 Dobl • info@linde-mh.at

Ihre Linde Ansprechpartner:



Steiermark Nord
Gerhard Hammerl
0664/3895-009



Steiermark Süd
Günter Macher
0664/3895-026



Steiermark West
Jürgen Czerninger
0664/3895-016

Ladegutsicherung – gesicherte Ladung!

Das Thema Ladungssicherung eignet sich sehr gut dazu die Prävention anzusprechen – also rechtzeitig Sicherheits- bzw. Sicherungsmaßnahmen zu treffen – um z. B. einen Unfall zu verhindern. Oder anders ausgedrückt: Wenn man die Ladung nicht vor Fahrtantritt gut gesichert hat, fällt sie möglicherweise einem selbst oder jemandem anderen auf den Kopf.

Wesentlich genauere Beladungsvorschriften als früher findet man seit August 2003 im Kräftefahrergesetz. Seit Juli 2005 ist aufgrund einer Änderung des Führerscheingesetzes auch das Vormerkssystem („Punktführerschein“) in Kraft – und eines der darin festgeschriebenen Vormerkdelikte ist die mangelhafte Ladungssicherung.

Der Personenkreis, der aufgrund einschlägiger verkehrsrechtlicher Bestimmungen bei mangelhafter Ladungssicherung bestraft werden kann, beschränkt sich nicht auf den Lenker allein. Zumindest verwaltungsstrafrechtlich können auch Belader und Zulassungsbesitzer bestraft werden und dazu kann noch eine straf- und zivilrechtliche Verantwortung bzw. Strafe kommen.

Darüberhinaus sollte man folgende Überlegungen anstellen: Ladegut unterliegt während des Transportes physikalischen Naturgesetzen, die schon länger als irgendeine Vorschrift wirken. Kräfte auf die Ladung wirken allein aufgrund des Fahrbetriebes – und diese Kräfte können im Fall einer Notbremsung ganz schön groß werden (80 % des Eigengewichtes der Ladung). Diese Kräfte sind durch Maßnahmen der Ladungssicherung zu beherrschen, weil die Reibung allein in den seltensten Fällen genügt, eine Ladung ausreichend zu sichern. Und die Notbremsung gehört insofern zum sogenannten normalen Fahrbetrieb, als diese aufgrund der Verkehrssituation notwendig sein kann um Schlimmeres zu verhindern.

Der Gesetzgeber schreibt als Zielvorgabe vor, dass eben diese Kräfte aus dem Fahrbetrieb zu beherrschen sind und sich Ladegut prinzipiell nur geringfügig bewegen darf, um einen unsicheren Fahrbetrieb, den Verlust der Ladung und Gefährdung von Personen zu vermeiden. Dadurch ist die Verbindung zwischen physikalischen bzw. fahrphysikalischen Zusammenhängen mit den gesetzlichen Regelungen hergestellt. Konkrete Handlungsanweisungen darüber, wie Ladegut – vom Stückgut bis zur tonnenschweren Baumaschine – zu sichern ist, gibt der Gesetzgeber nicht vor.

Noch einen Aspekt sollte man betrachten: Transportschäden aufgrund mangelhafter Ladungssicherung führen zu Kundenreklamationen, eventuellen Terminversäumnissen und wohl auch zu höheren Versicherungsprämien. All das kostet somit Zeit, Geld und Nerven!

Wer hat nun die Ladungssicherung am Fahrzeug durchzuführen?

Der Gesetzgeber nennt verantwortliche Personen, deren Verantwortung für eine ordnungsgemäße Ladungssicherung nebeneinander besteht. Es macht daher Sinn, dass sich jeder, der etwas zu transportieren hat mit allen Beteiligten einen sicherheitsgerechten Ablauf bezüglich geeignetem Fahrzeug, Verladung und Ladungssicherung überlegt und von den Stap-

lerfahrern, Lenkern, Frächtern etc. einfordert. Zumeist wird der Lenker die Ladung sichern (z. B. durch Niederzurren), aber er muss es richtig bzw. nach den erstellten Rezepten und Anweisungen machen, damit alle Beteiligten und auch dritte Personen (andere Verkehrsteilnehmer) geschützt sind. Es ist auch unabdingbar, dass die erforderlichen Zurr- und Hilfsmittel (Zurrgurte, Antirutschmatten, Kantenschoner ...) vorhanden sind bzw. von den Arbeitgebern zur Verfügung gestellt und bei Beschädigung ausgetauscht werden.

Übrigens: die Bestimmungen bezüglich Ladungssicherung gelten auch für private Transporte – wenn Sie also z. B. auf Urlaub fahren oder etwas auf dem Dach Ihres Pkw transportieren, denken Sie daran: LADE GUT!

AUVA - Landesstelle Graz
Unfallverhütungsdienst
Göstinger Straße 26
8020 Graz
Tel. +43 316 505-2603
www.auva.at



 **PRÄVENTION**
 **Unfallheilbehandlung**
 **Rehabilitation**
 **Finanzielle Entschädigung**



Alles aus EINER Hand

www.auva.at

Boxenstopp

Mit Spritspar-Training Kosten senken und Förderung kassieren

Über das Programm „Sprintspar-Initiative“ können Betriebe, Gemeinden und Vereine einen Kostenzuschuss für Sprintspar-Trainings beantragen. Voraussetzung ist u. a., dass es sich um ein ganztägiges Training mit Praxisteil handelt und die Trainer von klima:aktiv zertifizierte Sprintspar-Trainer sind.

Rund 200 Fahrschulen, der ÖAMTC und der ARBÖ bieten sie an: die geförderten Sprintspar-Trainings für Pkw, Lkw & Busse sowie die Sprintspar-Stunde für Betriebe. Die Vorteile liegen auf der Hand: Zwischen 10 und 15 Prozent weniger Spritverbrauch und CO₂-Emissionen, weniger Reparatur- und Wartungskosten, weniger Stress beim Fahren, geringeres Unfallrisiko durch vorausschauendes Fahren und eine modernere Fahrweise, die perfekt auf moderne Fahrzeugtechnologien abgestimmt ist.

Ein eintägiges Lkw- und Bus-„Sprintspar-Training“ für Betriebe mit Theorie und Praxis wird ab ca. 200 Euro netto pro Teilnehmer angeboten. Die Pkw-„Sprintspar-Trainings“ für Betriebe werden als Tagesseminar für ca. 125 Euro pro Teilnehmer abgehalten. Unter folgenden Bedingungen kann ein Kostenzuschuss des Lebensministeriums beantragt werden:

- ganztägiges Sprintspar-Training, das von einem klima:aktiv mobil Sprintspar-Partner (Fahrschule, ÖAMTC, ARBÖ) von zertifizierten Trainern durchgeführt wird;
- der Betrieb unterzeichnet vor Beginn des Trainings eine Klimaschutz-Zielvereinbarung zur Festlegung der CO₂-Reduktion;
- der Betrieb führt eine Erfolgsmessung zur Wirkung des Sprintspar-Trainings in der Praxis durch;
- der Kostenzuschuss beträgt derzeit 25 Euro netto pro Teilnehmer (in Abhängigkeit zur Verfügung stehender Mittel).

Die „Sprintspar-Stunde“ für Betriebe ist ein ca. einstündiges Intensiv-

training, bei dem der Fahrer bzw. die Fahrerin mit einem Sprintspar-Trainer-Fahrzeug fährt und der Trainer auch auf Wünsche und persönliche Anliegen eingeht. Die Kosten (50 Minuten) liegen bei ca. 75 Euro pro Teilnehmer und werden derzeit mit 15 Euro netto pro Teilnehmer bezuschusst.

Die 5 Schritte zur erfolgreichen Projektumsetzung:

1. Kontaktieren des Programmmanagements der Sprintspar-Initiative. Dort wird informiert, ob ein Kostenzuschuss grundsätzlich möglich ist und welche Anbieter es beim Sprintspar-Training gibt.
2. Vereinbaren eines Termins mit einem der Anbieter (Fahrschule/ÖAMTC/ARBÖ),
3. Für den Kostenzuschuss muss vor Trainingsbeginn die CO₂-Zielvereinbarung unterschrieben werden. Informationen dazu erhalten Sie beim Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und öffentliche Verwaltungen“ (siehe Infobox). Dazu



4. Der Kostenzuschuss wird direkt mit dem Veranstalter (Fahrschule, ÖAMTC, ARBÖ) abgerechnet.
5. Nach einem Jahr soll an das Programmmanagement ein Feedback zu den Effekten und Erfahrungen durch das Sprintspar-Training gegeben werden.

INFOBOX

Die Kontakte und Infos zur „Sprintspar-Initiative“:

- Klima:aktiv mobil „Sprintspar-Initiative“ - Programmmanagement: Mag. Robin Krutak, Österreichische Energieagentur, 1150 Wien, Mariahilfer Straße 136; Tel. 01/5861524-175, Mail sprintspar@energyagency.at; Web www.sprintspar.at; www.ecodrive.org
- Klima:aktiv mobil Servicestelle „Sprintspar“: Günter A. Schmidt, somo. Schmidt + Schmidt OEG, 1140 Wien, Sonnenweg 5; Tel. 01/9793338, Mail servicestelle@schmidt-somo.at; Web www.sprintspar.at
- Klima:aktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und öffentliche Verwaltungen“: DI Markus Schuster, Christian Tinnauer Herry - ÖGUT - Ökologie-Inst. - ÖIR, 1040 Wien, Argentinierstraße 21; Tel. 01/5041258-50, Mail office@mobilitaetsmanagement.at, Web www.klimaaktivmobil.at

Lehrgang Europäischer Energiemanager –
Anmeldungen vornehmen

Der beste Motor für Energieeinsparungen ist die Wirtschaftlichkeit. Seit Bestehen des Lehrgangs Europäischer Energiemanager (EUREM) wurden rund 400 betriebliche Projekte ausgearbeitet. Rund 80 Prozent aller Projekte wurden von den Geschäftsleitungen umgesetzt.

Beste Voraussetzung, betriebswirtschaftlich interessante Ein-

sparpotenziale zu heben, sind Mitarbeiter/-innen, die wissen, wie es geht. Zielgruppe sind insbesondere Unternehmen des Verkehrs mit hohem Energieeinsatz (Werkstätten, Serviceeinrichtungen, Hallen, Flotten usw.). Die diplomierten Europäischen Energiemanager verfügen über das nötige Handwerkszeug, um im eigenen Unternehmen ein effizien-

tes Energiemanagement umzusetzen und dadurch Kosteneinsparungen zu erzielen. Nach erfolgreichem Abschluss erhalten die Teilnehmer das Zertifikat „Qualifizierung zum Europäischen Energiemanager“ und werden damit Teil eines internationalen Netzwerks. Anmeldungen für den Lehrgang ab Jänner 2014 können bereits vorgenommen werden.

Österreichischer Ladungssicherungstag 2013
am 13. November 2013

Die Österreichischen Transportsicherheitstage 2013 finden heuer am 13. und 14. November 2013 in Wien Vösendorf (Pyramide) statt. Die Schwerpunkte sind Ladungssicherung und Gefahrguttransporte. Am Österreichischen Ladungssicherungstag erörtern Experten der EU-Kommission, des Verkehrs- und Innenmi-

nisteriums mit namhaften Vertretern der Wirtschaft das Vorhaben der EU, Unterwegskontrollen für den Schwerverkehr auf Kleintransporteure auszudehnen und Unternehmen nach Risikokategorien einzustufen.

Best Practice-Beispiele sollen die Organisation der Ladungssicherung,

die Schulung, die Einbettung in die Logistikkette und innerbetriebliche Kontrollen veranschaulichen. Die Weitergabe von (komplexen) Anweisungen an nicht-deutschsprachige Mitarbeiter sowie neue Regelungen für Fahrzeuge mit Übermaßen bei Kfz-Längen, Höhen und Gewichten runden das Programm ab.

Tachoschulung in Niederösterreich

Der nächste Schulungstermin für den digitalen Tachografen ist:

- Dienstag, 19.11.2013, 16–20 Uhr, WKNO, Landsbergerstraße 1, 3100 St. Pölten, Raum E3_N11

- Inhalte:**
- o rechtliche Grundlagen
 - o Aufbau des Kontrollgerätes
 - o Handhabung der Fahrer-, Unternehmer- und Werkstattkarte
 - o Tätigkeiten zu Schichtbeginn und -ende
 - o Aktivitäten während der Fahrt
 - o Ausdrücke und Ausleseverfahren
 - o Archivierung und Sicherung von Daten
 - o Pflichten von Fahrer und Unternehmer
 - o Verhalten bei Kontrollen
 - o Mitföhrpflichten von Arbeitszeitrachweisen
 - o Neuerungen der Lenk- und Ruhezeiten
 - o praktische Übungen am digitalen Tachografen (Schulungskoffer)

Kosten:
79 Euro + USt. pro Teilnehmer

Die Veranstaltungen können nur bei Anmeldung von mindestens 6 Teilnehmern pro Termin stattfinden.

Auf Anfrage (Fachgruppe NÖ
T. 02742/851-18501, -18502,
E. verkehr.fachgruppen1@wknoe.at

Anmeldeschluss ist 1 Woche vorher!



Österreichische Transportsicherheitstage 2013

Die Österreichischen Transportsicherheitstage 2013 finden heuer am 13. und 14. November 2013 in Wien Vösendorf (Pyramide) statt.

Die Schwerpunkte sind am 13. November Ladungssicherung und am 14. November Sicherheit bei Gefahrguttransporten. Experten stellen

Gesetzesänderungen sowie neue Entwicklungen vor. Die Besonderheit der Veranstaltung ist der gemeinsame Dialog von Politik, Experten aus Verkehrsbehörden und Vertretern der Exekutive mit Transportverantwortlichen aus den Unternehmen. Ebenso finden Praxisworkshops (mit Live-Kontrollen) statt. Namhafte Ausstel-

ler präsentieren wieder technische Neuerungen.

INFO

Details finden Sie unter: <http://www.verkehrsakademie.at/index.asp?detailid=903>.

Die österreichische Verkehrswirtschaft – Ausgabe 2013

Die Bundessparte Transport und Verkehr veröffentlicht jährlich die Statistik-Broschüre „Die österreichische Verkehrswirtschaft – Daten und Fakten“. Darin sind die aktuellen

Zahlen, Daten und Fakten über die Mobilitätswirtschaft aufbereitet.

Ab sofort steht die aktuelle Broschüre „Die Österreichische Ver-

kehrswirtschaft – Daten und Fakten – Ausgabe 2013“ zur Verfügung und steht für Sie auf www.wko.at/verkehrsstatistik als Online-Version zur Verfügung.

Transporteure auf medialem Überholkurs

Die abgedruckten Beiträge bieten einen Überblick zum Mediengeschehen der letzten Wochen und Monate und zeigen einen Auszug der Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.

„Dem Güterverkehr ‚Made in Austria‘ fehlt die Wettbewerbsfähigkeit“

KommR Mag. Alexander Klacka, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der WKÖ, beleuchtet im Gespräch mit dieser Zeitung die aktuellen Herausforderungen für die österreichische Mobilitätswirtschaft mit Fokus Straßengüterverkehr. Er kämpft um eine vernünftige Kabotagenregelung in der Branche.



Alexander Klacka, WKÖ-Obmann Bundessparte Transport und Verkehr.

WIEN. Als Bundesspartenobmann Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich vertritt KommR Mag. Alexander

Klacka die Interessen von rund 35.000 Mitgliedsbetrieben der Mobilitätswirtschaft. Zusammen beschäftigen die Unternehmen aus den Sparten Straßengüterverkehr, Schienen-güterverkehr, Binnenschifffahrt und Luftverkehr rund 200.000 Mitarbeiter. Zwischen den Vorstellungen der Firmenchefs von optimalen Rahmenbedingungen für die Ausübung der Geschäftstätigkeit und dem Status quo liegen teilweise Welten. Hier eine Wende zum Besseren herbeizuführen, kommt einer Herkulesarbeit gleich. Wer die Straße zum Erfolg erreichen will, braucht viel Geduld und ein stark ausgeprägtes Beharrungsvermögen.

Alexander Klacka besitzt diese Charaktereigenschaften offenbar. Der 42 Jahre alte Geschäftsführer der Klacka Gruppe (vgl. Kurzdarstellung auf S. 11) strahlt bei jedem öffentlichen Auftritt eine bemerkenswerte Ruhe aus. Das ist aus mehreren Gründen erstaunlich. Erstens bietet der straff organisierte Terminkalender wenig Spielraum für Verschnappausen. Es gibt kaum Gelegenheiten zum Durchatmen. Zweitens führt der Bundesspartenobmann Transport und Verkehr in seinem Brotheruf die Ost-/Südost-europageschäfte der Klacka Gruppe. Damit verbunden ist eine rege Reisetätigkeit. In der Kalenderwoche 27 stand ein Besuch der rumänischen Landesorganisation auf dem Programm. Außerdem sind da auch noch die familiären Verpflichtungen. Alexander

Klacka ist verheiratet und Vater zweier Kinder. Seine Frau habe ihn nie anders kennengelernt. Das mache die Sache ein wenig leichter, bemerkt der Unternehmer dazu.

Auf die Frage nach dem aktuellen Befinden der österreichischen Mobilitätswirtschaft öffnet der Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr einen Schnellhefter und entnimmt ihm mehrere Papiere. Auf der ersten Seite dokumentiert der auf den Angaben für 73 Seehäfen fußende RWI/ISI Containerumschlag-Index eine relativ stabile Lage im Bereich der weltweiten Seefrachten. Auf den folgenden Abzügen zeichnet die Entwicklung des Transportaufkommens der österreichischen Güterbeförderungsunternehmen ein gänzlich anderes Bild. Mit Ausnahme der Binnenschifffahrt, deren Transportaufkommen im Vorjahr im Vergleich zu 2011 um 7,8 Prozent gestiegen ist, mussten alle anderen Modalitäten Einbußen hinnehmen. Wobei auch die Werte für den Wasserweg mit Vorsicht zu genießen sind. Der vermeintlich guten ‚Performance‘ der Binnenschifffahrt stehen die Folgen der wochenlange Eisperre der Donau im 4. Quartal 2011 gegenüber. „Wir liegen in diesem Bereich nach wie vor erst bei 60 Prozent der Mengen vor Ausbruch der Jugoslawien-Krise“, relativiert Alexander Klacka.

Das Transportaufkommen der österreichischen Unternehmen im Straßengüterverkehr verzeichnete im Jahresvergleich 2012 zu 2011 einen Rückgang um 3,1 Prozent. Im Schienengüterverkehr machten die Einbußen der österreichischen Anbieter 7,6 Prozent aus. Im reinen Inlandverkehr fiel das Minus mit 11,3 Prozent noch deutlicher aus. Das Luftfrachtaufkommen lag 2012 um 9 Prozent unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Für Alexander Klacka sind das deutliche Anzeichen für eine sinkende Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Mobilitätswirtschaft im täglichen Kampf um Aufträge mit den ausländischen Anbietern.

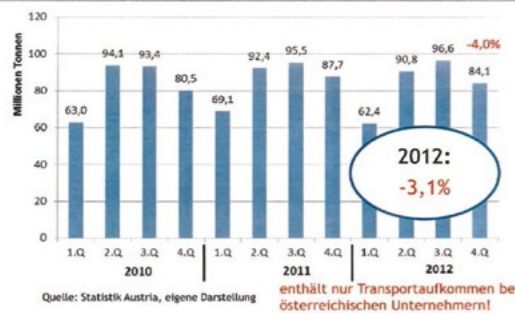
Darauf deuten auch die Ergebnisse einer Umfrage der Bundessparte Transport und Verkehr unter zahlreichen Firmen der österreichischen Mobilitätswirtschaft hin. Sie zeigen eine gedämpft positive Nachfragerwartung, begleitet von einer deutlich darunter liegenden Geschäftsentwicklung. „Das ist ein klares Anzeichen für einen stärker gewordenen Wettbewerbsdruck“, erläutert Alexander Klacka im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Darauf deutet auch der im letzten Quartal um 10 Prozent gesunkene Auftragsbestand hin. Dadurch bedingt ist derzeit keine Vollausslastung der Fahrzeuge der österreichischen Transporteure gegeben. Die Anbieter im benachbarten Ausland teilen dieses Schicksal. Die damit verbundene weniger schöne Begleiterscheinung ist ein Personalabbau.

„Österreichische Transportfirmen stehen auf dem internationalen Parkett aufgrund der vielfältigen Kostenvorteile auf verlorenem Posten. Verkehr ‚Made in Austria‘ ist nicht mehr wettbewerbsfähig“, räumt Alexander Klacka ohne Umschweife ein. Und, so präzisiert er: „Wenn die Firmen aus Österreich, Steiermark, Tirol oder einem anderen Bundesland bei einem Stammkunden weiter am Ball bleiben wollen, sprich um das Halten von Aufträgen und den Gewinn

TRANSPORT/LOGISTIK

⇒ Verkehrssicherheit nicht nur aufgrund eines weiteren Verbots für Lkw erhöhen
OTS, 16. September 2013

Transportaufkommen Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen - Quartalsvergleich



↑ „Dem Güterverkehr ‚Made in Austria‘ fehlt die Wettbewerbsfähigkeit“
Österreichische Verkehrszeitung, Nr. 26/2013

Transporteure: Verkehrssicherheit nicht nur aufgrund eines weiteren Verbots für Lkw erhöhen

Utl.: Moder: Vor allem ein Geschwindigkeitsunterschied von 70 km/h in der Nacht birgt enormes Gefahrenpotential

Wien (OTS/PWK638) - "Auch für uns Transporteure ist ein Fahrverbot für Lkw über 7,5t auf der äußersten linken Fahrspur auf drei- und vierspurigen Autobahnen vorstellbar. Ärgerlich ist jedoch wieder einmal die Verteufelung des Lkw und die Darstellung als rollende Bombe", so der stellvertretende Fachverbandsobmann des Güterbeförderungsgewerbes Albert Moder.

Wenn man die Verkehrssicherheit erhöhen will, darf man nicht nur ein weiteres Verbot erlassen, sondern muss auch bestehende Regelungen genauer unter die Lupe nehmen.

Für die Einführung eines Fahrverbots auf der äußersten linken Fahrspur wird unter anderem mit dem riesigen Tempounterschied zwischen Lkw und Pkw argumentiert. Dass sich allerdings ein Geschwindigkeitsunterschied von 70 km/h zwischen Pkw und Lkw in der Nacht aufgrund einer gesetzlichen Regelung ergibt, wird nicht angesprochen. Für Lkw gilt in der Zeit von 22 bis 5 Uhr eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Somit sind Pkw in der Nacht mehr als doppelt so schnell unterwegs wie Lkw. Diese gesetzliche Regelung ist vielen Pkw Fahrern gar nicht bewusst. Das enorme Gefahrenpotential, dass sich dadurch bei der Annäherung von Pkw an Lkw ergibt, könnte längst reduziert werden, indem man die generelle Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw auf 60km/h in der Nacht aufhebt, so Moder.

Diese Regelung in der Straßenverkehrsordnung wurde 1995 aus Lärmschutzgründen eingeführt und ist mittlerweile überholt. Durch die moderne Motorentechnologie konnte eine Reduktion des Vorbeifahrgeräuschpegels um 8 dB (A) gegenüber 1980 erzielt werden, was einer Gesamtverminderung um 90% entspricht. Zudem wurden von der ASFINAG entlang von Autobahnen & Schnellstraßen im Zeitraum 2000 - 2010 460,9 Millionen Euro an Lärmschutzmaßnahmen investiert. Das Argument des Lärmschutzes ist heute nicht mehr aktuell. Diese Regelung gehört daher unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit längst aufgehoben. Zudem wäre der Lkw aufgrund der modernen Technologie bei 80 km/h im optimalen Drehzahlbereich unterwegs, was auch den Schadstoffausstoß reduzieren würde.

Weiters angesprochen wird auch, dass im Winter alle Fahrspuren blockiert sind, weil Lkw, die noch mit Sommerreifen unterwegs sind, zum Stehen kommen. Hierzu muss klargestellt werden, dass in Österreich für Lkw über 3,5 Tonnen vom 1. November bis 15. April eine Winterreifenpflicht gilt und Lkw im Winter daher gar nicht mit Sommerreifen unterwegs sein dürfen.

Auch hinsichtlich der Unfallzahlen sei festgehalten, dass in den letzten Jahren eine Reduktion der Verkehrsunfälle mit Lastkraftwagen zu verzeichnen ist. Laut Statistik Austria ist die Anzahl an getöteten Personen zwischen 2009 und 2011 im Bereich der Lkw unter 3,5 t um 50 Prozent und bei Lkw über 3,5 um 14,3 Prozent gesunken. "Berichte mit Lkw-Unfällen werden medial aufgebauscht. Faktum ist, dass der Lkw nicht unverhältnismäßig häufiger in Unfälle verwickelt ist. Das bestätigt auch die Statistik" so Moder abschließend. (BS)

⇒ Transporteure bleiben auf der Strecke
www.wirtschaftsblatt.at, 6. August 2013

TRANSPORT/LOGISTIK

von neuen Geschäften bemüht sind, dann bleibt ihnen meistens keine andere Wahl als die Tötung von Auslandsinvestitionen. Ob es einem passt oder nicht: Man muss als alpenländischer Transportdienstleister mit den Kosteneffekten der Weltwirtschaft Schritt halten, sonst fällt man aus dem Rennen."

Anders ausgedrückt heißt das, dass die Fahrzeuge der österreichischen Transporteure den Aufträgen folgen müssen. Vor diesem Hintergrund wandern die bestehenden Anbieter mit ihren Kunden ins Ausland. Es kommt zwangsläufig zu „Ausflüchtungen“. Andernfalls würden sich die polnischen, bulgarischen und rumänischen Transportorganisationen nahezu alle Großaufträge angeln, was nicht Sinn und Zweck der Sache sein kann. Daher ordnet Alexander Klacka die Auslandsinvestitionen der österreichischen Transporteure in die Kategorie der Maßnahmen zur Existenzsicherung jedes einzelnen Betriebes ein.

Für die Transporteure im Flächenverkehr kämpft der Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der WKÖ um eine vernünftige Regelung auf dem Gebiet der Kabotagefahrten. Ausländische Frachtführer dürfen in einem Zeitraum von sieben Tagen nach der Einreise in Österreich maximal drei Nachfolgetransporte durchführen, besagen die gesetzlichen Bestimmungen. Nur hält sich kaum jemand daran. Schlimmer noch: Die illegale Kabotage treibt zum Leidwesen der heimischen Transporteure im Nahverkehr zu schmerzhaften Blüten. Deshalb nutzt Alexander Klacka jede Gelegenheit zur Aufstellung der Forderung nach einer Beseitigung dieses Missstandes. Steter Tropfen höhlt den Stein, weiß er aus Erfahrung. Bleibt als einziger Schönheitsfehler der schwer exetzierbare Tatbestand der „illegalen Kabotage“.

JOACHIM HORVATH

05.08.2013, 08:10 von RADIAN GRIEDER

Transporteure bleiben auf der Strecke



WKÖ-Kritik: "Auf die Verkehrspolitik vergessen" / Bild: Colourbox

Twittern 0 Gefällt mir 1 6 Mehr

Logistik. Heimische Transporteure profitieren kaum vom transeuropäischen Güterverkehr. Die WKÖ führt das auf mangelnde Infrastruktur zurück und kritisiert die EU-Regionalpolitik.

Wien. Österreich ist ein wichtiges Transitland. Nicht nur für Urlauber, die es zur Ferienzeit aus dem Norden zur Ferienzeit massenweise in den Süden zieht. Auch im Warenverkehr führt für internationale Transporteure auf der Achse West-Südost kein Weg an den heimischen Autobahnen vorbei - die österreichische Transportwirtschaft bleibt dabei aber weitestgehend auf der Strecke.

„Der Logistikmarkt in der EU wächst. Das Erschreckende ist aber, dass österreichische Unternehmen davon nicht profitieren“, sagt Alexander Klacka, Obmann der WKÖ-Bundessparte Transport und Verkehr. Die Branche kämpft mit Rückgängen (siehe Kasten rechts), auf Autobahnen und Schnellstraßen entfallen 55 Prozent der Kilometer-Leistung auf ausländische Unternehmen, die Wertschöpfung finde anderswo statt.

Österreich wächst nicht mit

Dass Prognosen dem EU-weiten Gütermarkt bis 2025 ein Wachstum von 33 Prozent voraussagen, ist laut Klacka auf die vergleichsweise starke Konjunktur in Polen, Rumänien und der Türkei zurückzuführen. In den EU-Ländern sei der Aufschwung auch ein Resultat der EU-Regionalförderung, die sich für österreichische Transporteure aber nicht als Segen erwiesen hat: „Durch die EU-Förderungen wurde die Industrie in Osteuropa stark angefacht, dabei wurde aber auf die Verkehrspolitik vergessen“, sagt der Branchenvertreter. Die Infrastruktur sei sehr stark straßenlastig, in Industriegebieten gebe es kaum Warenumschlagplätze. Die Folge: LKW werden einmal beladen, die Ware legt tausende Kilometer zurück, ohne Verkehrsmittel zu wechseln.

Dass etwa ein rumänischer Fahrer im Vergleich zu einem österreichischen nur ein Drittel koste, lindere den Druck für die dortigen Frächter zusätzlich. Für die heimische Branche sei es daher entscheidend, dass Güter auf dem Weg quer durch Europa mehrmals das Verkehrsmittel wechseln. „Dann können die Kilometer von österreichischen Unternehmen ausgefahren werden“, sagt Klacka.

Hin zum Container

Dafür sei es aber nötig, den Gütermarkt auf ein Container-System umzustellen und auf EU-Ebene verstärkt Transport-Terminals zu forcieren. „Derzeit macht jedes Land in der Verkehrspolitik was es will“, heißt es seitens der WKÖ. Man habe es auch nicht geschafft, den Güterverkehr wie geplant von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Österreich kann den zunehmenden Transit freilich nicht vermeiden. Die heimische Politik wolle der Belastung für Infrastruktur und Umwelt mit höheren Mautgebühren begegnen - „das trifft aber vor allem die heimischen Verkehrsteilnehmer“, kritisiert Klacka.

Weiterlesen:

Jeder zweite Transit-LKW im Ausland gemeldet

ÖBB-Güterverkehr meidet künftig die Straße

04.08.2013, 10:45

Jeder zweite Transit-LKW im Ausland gemeldet



Bild: (c) Chrisroll

Twittern 0 Gefällt mir 0 0 Mehr

Logistik. Hohe Steuern, hohe Löhne, wenig Fahrer: Weil die Aussichten in Österreich nicht gerade rosig sind, melden immer mehr österreichische Unternehmen ihre LKW im Ausland an.

Wien. 2009 war jeder dritte österreichische Fernverkehr-Lkw ausgeflaggt, also im Ausland angemeldet. Mittlerweile ist es bereits jeder zweite schwere Lastwagen. Laut einer Studie der TU Wien soll es nächstes Jahr erstmals mehr Transit-Lkw von österreichischen Betreibern mit ausländischer als mit inländischer Zulassung geben. Die Gründe dafür sind primär niedrigere Steuern und Löhne in Osteuropa und zusehends auch der Fahrermangel in Österreich.

Die Güterbeförderer hoffen darauf, dass die Politik die Alarmzeichen hört und beim Verkehr weg von der Verlagerung auf eine Transportform hin zu einem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz kommt. Und Beschränkungen wie zum Beispiel sektorale Fahrverbote überdenkt. Und Kostenwahrheit einführt, denn derzeit würde der Lkw andere Bereiche querfinanzieren, so Alexander Klacska, Spartenobmann Transport/Verkehr in der Wirtschaftskammer. Demnach entfalle nur ein Viertel der externen Kosten des Verkehrs auf den Güterverkehr.

Klacska beklagt auch teilweise illegale Konkurrenz aus dem Osten, die zusehends den Zustelldienst mit Klein-Lkw betrifft. Obwohl es hier klare rechtliche Einschränkungen gäbe sei es sehr schwer etwaige Vergehen zu ahnden. Klacska würde hier gerne die Verlager mehr in die Pflicht nehmen, ähnlich wie bei der Regelung mit Subfirmen im Baugewerbe.

↑ Jeder zweite Transit-Lkw im Ausland gemeldet

www.wirtschaftsblatt.at, 6. August 2013

⇒ Externe Kosten des Straßenverkehrs 2010 bei 2,4 Mrd. Euro - Studie APA, 19. Juni 2013

Leitl: „Erst jetzt arbeiten wir für uns. Staat muss mit Steuergeld ordentlich wirtschaften“

Wirtschaftskammer verwahrt sich gegen weitere Erhöhung der Steuer- und Abgabenbelastung - Entlastung und Erneuerung muss das Ziel sein

Wien (PWK551) - „Einen Großteil des Jahres arbeiten wir in Österreich rein für Steuern und Abgaben. Wir zahlen bereits genug Steuern - jetzt muss der Staat ordentlich wirtschaften“, so Wirtschaftskammer-Präsident Christoph Leitl anlässlich des für heute, Mittwoch, ausgerufenen „Tax-Freedom-Days“.

„Die Steuer- und Abgabenbelastung in Österreich ist bereits hoch genug. Mit diesen Mitteln muss der Staat auskommen. Jegliche zusätzlicher Belastung der Leistungsträger im Land - ob in Form einer als ‚Reichensteuer‘ getarnten Mittelstandssteuer oder durch noch höhere Lohnnebenkosten - wird von der Wirtschaft vehement abgelehnt. Das wäre Gift für Wachstum und Arbeitsplätze in Österreich“, so der WKÖ-Präsident. „Wir brauchen mehr Netto vom Brutto für Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Das geht aber nur über Entlastung und Erneuerung, nicht über Belastung und neue Steuern.“ (SR)

↑ Leitl: „Erst jetzt arbeiten wir für uns, Staat muss mit Steuergeld ordentlich wirtschaften“

WKÖ, Finanz- und Handelspolitik

- Fachkräftemangel: Pension ers...

Externe Kosten des Straßenverkehrs 2010 bei 2,4 Mrd. Euro - Studie

Utl.: Drei Viertel durch Personenverkehr, ein Viertel durch Güterverkehr - Klacska für Entlastung von Bussen und Berücksichtigung des Personenverkehrs bei externen Kosten =

Wien (APA) - Der Straßenverkehr in Österreich hat 2010 externe Kosten von 2,4 Mrd. Euro verursacht - also Kosten, die nicht von den Verkehrsträgern selber getragen wurden. Davon entfielen drei Viertel auf den Personenverkehr und ein Viertel auf den Güterverkehr, hat die Schweizer protrans im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreichs (AISÖ) errechnet. Bis 2030 dürften die externen Kosten etwa auf diesem Niveau stagnieren, auch wenn sie sich dann anders zusammensetzen dürften.

protrans hat Unfallkosten, Schadstoffbelastung, CO2-Emissionen und Lärm nachgerechnet. Ausdrücklich ausgeklammert wurden Staukosten, weil diese ohnehin von den betroffenen Verkehrsteilnehmern in Form von Zeitverlust getragen würden, so protrans-Geschäftsführer Stefan Rommerskirchen am Mittwoch in Wien vor Journalisten.

Laut Studie machten 2010 Unfallfolgekosten (Tote und Verletzte) sowie unmittelbare Umweltkosten (Schadstoffbelastung, vor allem mit Stickoxiden und Partikeln) je rund eine Mrd. Euro aus. Die Unfallkosten schreibt die Studie zu 13 Prozent dem Güterverkehr zu, die Luftverschmutzung zu 35 Prozent. Als Klimakosten (bei 25 Euro je Tonne CO2) hat protrans 320 Mio. Euro an externen Kosten errechnet, davon 26 Prozent durch den Güterverkehr. Lärm schlägt sich in dieser Rechnung nur mit 50 Mio. Euro nieder - davon 40 Prozent durch den Güterverkehr.

Bis 2030 rechnet Rommerskirchen mit rückläufigen externen Kosten für Unfälle und Umweltschäden, dafür aber mit verdoppelten Klimakosten. In Summe ergeben sich kaum veränderte externe Kosten des Straßenverkehrs. Die Verteilung - etwa drei Viertel durch Personenverkehr verursacht, ein Viertel durch Güterverkehr - soll sich nicht ändern. Rommerskirchen nennt seine eigenen Zahlen "genau genug" für Schlussfolgerungen und bezieht sich auf in der EU übliche Studien und Berechnungsweisen.

Dazu gehört etwa, dass ein Verkehrstoter mit 2,9 Mio. Euro angesetzt wird, ein Schwerverletzter mit 342.000 Euro und ein leichtverletzter mit 24.500 Euro. Sachschäden machen je Unfall 87.500 Euro aus. Daraus errechnen sich totale Unfallkosten im Straßenverkehr 2010 von knapp 12 Mrd. Euro. Davon sind laut Studie rund eine Mrd. Euro nicht durch spezifische Versicherungen gedeckt und damit als "extern" anzusehen. Man dürfe externe Effekte jedenfalls nicht außer Acht lassen, da sie Wohlstandsverluste verursachten, so Rommerskirchen.

Rommerskirchen hat auch berechnet, wie hohe externe Kosten je Fahrzeugart entstehen, wenn eine Person bzw. 1 Tonne Güter damit 100 km weit befördert werden. Dabei schneidet das Motorrad sehr schlecht ab, mit gut 18 Euro je 100 Personenkilometer. Diesel-Pkw kommen auf 2,1 Euro, Benziner auf 1,5 Euro und Busse auf einen Euro. Bei der Güterbeförderung verursachen Leicht-Lkw rund 5 Euro, Schwer-Lkw 1 Euro je 100 Tonnenkilometer.

Busse sollten bei der Maut entlastet werden und nicht mehr gleich wie schwere Lkw behandelt werden, forderte Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, als Schluss aus der Studie. Außerdem müsse bei der Diskussion um externe Kosten "jeder gleich behandelt werden", also auch der private Verkehr herangezogen werden. Schließlich dürfe die Asfinag keine Gewinne ausschütten, sondern sollte alle Einnahmen für den Ausbau der Straßen nutzen.

Auch AISÖ-Geschäftsführer Peter Tropper nutzte die Gelegenheit, um "Alchimismen" in der Berechnung der externen Kosten und "pauschale Unterstellungen", dass der Schwerverkehr seine externen Kosten nicht selber trage, anzuprangern.

Transporteure: Automatische Mauterhöhung aussetzen

Die heimische Transportwirtschaft fordert von der Politik Entlastungen und neue Konzepte, um mit ausländischer Konkurrenz mithalten zu können.

Autor: Franz Jandrasits



Die jährliche automatische Erhöhung um die Inflationsrate ist unzumutbar, unsere Unternehmen können die Inflationsrate ja auch nicht zur Gänze auf die Preise überwälzen."

Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport in der Wirtschaftskammer, fordert von der neuen Regierung, die Ende September gewählt wird, dass sie bei der Lkw-Maut auf die Bremse steigt.

Die Valorisierung und die ökologische Staffelfung hätten zu einer Erhöhung der Mauttarife um 20 Prozent seit 2009 geführt. Diese Mehreinnahmen fließen aber nicht – kritisiert Klacska – zur Gänze in den Ausbau des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes oder zur Schuldentilgung in die staatlichen Autobahnbetreiberin Asfinag. Zehn Prozent der Einnahmen von 1,1 Milliarden Euro aus der Lkw-Maut seien als Dividende an den Bund gezahlt worden, der damit Budgetlöcher stopfe.

Die Mauterhöhungen würden zusammen mit hohen Steuern die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Frächter weiter schwächen: „Verkehr made in Austria ist nicht wettbewerbsfähig, im internationalen Verkehr kann man mit einem österreichischen Kennzeichen nicht mithalten.“ Die Transportbranche setzt mit rund 200.000 Mitarbeitern gut 14 Milliarden Euro pro Jahr um.

Und auch in Österreich würde die im Vergleich zu anderen EU-Ländern hohe Maut die Erträge schmälern. Das führe dazu, dass Investitionen in neue – abgasärmere und vom Mauttarif her günstigere – Lkw länger aufgeschoben werden. Die automatische Tarifanpassung müsse für zumindest zwei Jahre ausgesetzt werden, die Asfinag würde „das ganz sicher aushalten“.

EU-Regeln



Alexander Klacska: Heimische Branche verliert im Wettbewerb - Foto: WKÖ

Mitschuld am Verlust von Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Branche gibt Klacska auch der EU. Im Rahmen der sogenannten Kabotage dürfen Frächter aus EU-Ländern, die Waren nach Österreich bringen, unter bestimmten Bedingungen anschließend auch rein innerösterreichische Transporte durchführen. Die Regelung sei, kritisiert Klacska, aber derart kompliziert, dass sie praktisch unkontrollierbare Transporte innerhalb Österreichs durch ausländische Frächter ermögliche. Besonders groß sei der Druck aus benachbarten osteuropäischen EU-Staaten wie der Slowakei, Tschechien und Ungarn. Statt der komplexen Regelung sollen – wünscht sich die Transportbranche – jedem Unternehmen etwa 50 Kabotage-Fahrten pro Jahr im EU-Ausland erlaubt werden.

Neben einer Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen auf der Straße wünscht sich Klacska auch eine bessere Abstimmung der Verkehrsträger. So werde etwa die Donauschifffahrt nach wie vor arg vernachlässigt. Zwar habe das Gütervolumen 2012 um knapp 8 Prozent auf 10,7 Millionen Tonnen zugenommen. Vom Plan, das Volumen bis 2015 auf 30 Millionen Tonnen zu steigern, sei man aber weit entfernt.

↑ Automatische Mauterhöhung aussetzen Kurier, 4. August 2013

Deutliches Plus bei Unternehmensgründungen - Leitl sieht ermutigendes Signal

14.798 Neugründer wagten im 1. Halbjahr 2013 trotz fordernder Zeiten Schritt in Selbständigkeit - Frauenanteil mit 43,1 Prozent auf Rekordhöhe

Wien (PWK550) - Die Präsentation der Halbjahreszahlen der Unternehmensgründungen 2013 nahm WKÖ-Präsident Christoph Leitl zum Anlass, das erste Halbjahr 2013 für die österreichische Wirtschaft zu bilanzieren. Neben einigen Frusterlebnissen, wie der gedrückten Stimmung durch die verhaltenen Prognosen, der falsch laufenden Diskussion um das Lehrerdienstrecht oder der Tatsache, dass Österreich in den internationalen Rankings im Vergleich zu anderen europäischen Ländern zurückgefallen ist, gebe es auch erfreuliche „Lusterlebnisse“: „Wir halten auch in den momentan fordernden Zeiten einen Beschäftigungsrekord und sind damit Nummer eins in der EU. Unser Team Austria konnte bei der Berufs-WM WorldSkills Anfang Juli in Leipzig einen fulminanten Erfolg einfahren und Platz eins unter allen EU-Nationen belegen. Zudem verzeichnen wir aktuell mit 463.000 aktiven Wirtschaftskammer-Mitgliedern einen Rekord.“ Ein Erfolg, zu dem die heimischen Gründer einen wesentlichen Beitrag geleistet haben, so Leitl. Denn von Jänner bis Juni 2013 wagten - ohne den Berufszweig der selbständigen Personenbetreuer - 14.798 Neugründer den Schritt in die Selbständigkeit, was ein Plus von 2,3 Prozent und 398 Gründungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet.

114 Neugründungen pro Tag - Deutschland verzeichnet klares Minus bei Gründungen Mit 114 Gründungen pro Tag im ersten Halbjahr 2013 (26 Wochen, 5 Werktage) kurbeln die Unternehmensgründer den Wettbewerb und das Wirtschaftswachstum an, was gerade jetzt ein unschätzbar wichtiger Impuls und ein ermutigendes Signal sei, zeigt sich der WKÖ-Präsident überzeugt: „Alleine durch die Gründungstätigkeit in zwei Wochen wurde damit das an Arbeitsplätzen geschaffen, was durch die Alpine-Pleite verloren gegangen ist.“ Wie herausragend diese Zahlen sind, bestätigt auch ein Blick zu unserem wichtigsten Handelspartner und Nachbarn Deutschland, berichtete Elisabeth Zehetner, Bundesgeschäftsführerin der Jungen Wirtschaft. Das deutsche Statistikamt Destatis weist für das erste Quartal 2013 einen Rückgang der Neugründungen um 4,3 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal auf.

Hauptmotiv für Selbständigkeit: Zeit- und Leben flexibler gestalten Im Spartenvergleich dominierte in den ersten sechs Monaten 2013 das Gewerbe mit einem Anteil von 39,4 Prozent bzw. 5.830 Gründungen, gefolgt vom Handel mit 24,7 Prozent bzw. 3.657 Gründungen und Information und Consulting mit 21,8 Prozent bzw. 3.224 Gründungen. Als wichtigstes Motiv für die Gründung eines Unternehmens geben 64 Prozent aller Befragten an in ihrer Zeit- und Lebensgestaltung flexibler sein zu wollen. 61,5 Prozent wollen die Verantwortung, die sie als Angestellte zu tragen hatten, im eigenen Unternehmen einbringen und für 59 Prozent war es ausschlaggebend, „der eigene Chef“ sein zu können. Rund 6 Prozent aller Neugründungen erfolgen aus der Arbeitslosigkeit heraus. Was das Alter betrifft, ist die Mehrheit der Neugründer zwischen 30 und 40 Jahre alt.

Frauenanteil auf Rekordhöhe: 43,1 Prozent „Es freut mich besonders, dass der Frauenanteil bei den Unternehmensgründungen mit 43,1 Prozent so hoch ist wie noch nie zuvor. Hier machen sich die vielen flankierenden Maßnahmen, die wir gesetzt haben, wie etwa die Betriebshilfe oder die Erhöhung des Wochengeldes für Unternehmerinnen, deutlich bezahlt“, unterstrich der WKÖ-Präsident.

Dass die GmbH-Reform, eine jahrelange Forderung der Wirtschaft, mit 1. Juli dieses Jahres endlich in Kraft ist, war, so Leitl, „höchste Eisenbahn“. Denn bei der Betrachtung der Neugründungen nach Rechtsformen zeigt sich, dem langen Trend entsprechend, auch im ersten Halbjahr 2013 ein Rückgang bei den Gründungen der GmbHs auf 9,9 Prozent. An erster Stelle stehen hier weiterhin die nicht eingetragenen Einzelunternehmen mit einem Anteil von rund 79 Prozent aller Gründungen.

„All-Time-High“ bei Betriebsübernahmen Auch bei der sozialen Absicherung Selbständiger sei im vergangenen Jahr vieles auf Schiene gebracht worden, sprach Leitl die Schaffung eines Anspruchs auf Krankengeldes für Unternehmer bei lang andauernder Krankheit, die Verdoppelung des Wochengeldes auf 50 Euro pro Tag oder die Deckelung des Selbstbehaltes mit 5 Prozent des Einkommens an. Ab 1. Juli konnten etwa mit dem Entfall der Beitragsleistung in der Krankenversicherung während des Bezugs von Wochengeld bei Ruhendmeldung bzw. Unterbrechung der Erwerbstätigkeit oder der deutlichen Zahlungserleichterung von Sozialversicherungsbeiträgen für Jungunternehmer weitere wesentliche Erleichterungen in die Praxis umgesetzt werden. Zudem können ab 1.1.2014 EPU und Kleinunternehmen eine Überbrückungshilfe in Form von Zuschüssen zu Kranken- und Pensionsversicherungsbeiträgen erhalten. Und gewerbliche Pensionsbezieher können von Zusatzbeiträgen zur Selbständigenvorsorge befreit werden. „Wir setzen uns zudem für mehr Rechtssicherheit für Selbständige ein und fordern eine Anhebung der Grenze für geringfügige Wirtschaftsgüter von aktuell 400 auf 1.000 Euro“, betonte Leitl: „Das sind viele kleine Mosaiksteine, mit denen wir diejenigen, die gründen und übernehmen unterstützen. Denn sie sind es, die in Zeiten der Unsicherheit durch ihr Engagement und ihren Mut für eine Aufhellung der Stimmungslage sorgen.“ (ES)

↑ Deutliches Plus bei Unternehmensgründungen WKÖ, Gründerservice

Zentralverband Spedition & Logistik fordert Güterverkehrsplan statt Fahrverbote Wildwuchs für LKW

Utl.: Unkoordinierte Fahrverbote sind ökologischer Rückschritt und gefährden Logistikstandort Österreich

Wien (OTS) - In den vergangenen Jahren kam es in Österreich zu einem dramatischen Anstieg von unkoordinierten Fahrverboten für LKW. "Die Logistikbranche verliert durch regionale Verkehrsverbote oder Beschränkungen zunehmend an Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb fordern wir, von der kommenden Regierung, einen gesamtösterreichischen Güterverkehrsplan und damit einhergehend ein Umdenken beim Thema Fahrverbote. Ziel muss es sein, wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für die Schlüsselbranche Logistik zu schaffen", so Wolfram Senger-Weiss, Präsident des Zentralverband Spedition & Logistik.

Die österreichische Speditions-/Logistik- und Transportbranche ist mit insgesamt rund 200.000 Beschäftigten und etwa 14 Mrd. Euro an Wertschöpfung (Quelle: WKO) ein gewichtiger Wirtschaftsfaktor. 2/3 der Infrastrukturkosten werden seitens des Verkehrsgewerbes finanziert. Darüber hinaus sind wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen im Verkehr Grundlage für nahezu alle relevanten Wirtschaftsbereiche, vom Lebensmittelhandel bis zur Automotiven Zulieferindustrie.

Eine Studie von Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer (Vorstand des Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien) im Auftrag der WKO besagt, dass österreichische Unternehmen mit mehr als 20 LKW im Schnitt Mehrkilometer von 1.500 bis 2.000 pro Fahrzeug und Jahr und Mehrkosten von ca. 1.800 bis 2.400 EUR pro Fahrzeug und Jahr entstehen. Bei der Befragung gaben 17 von 23 Unternehmen an, von Fahrverboten betroffen zu sein. Die durchschnittlichen Mehr km pro Jahr und Fahrzeug betrugen 1500-2000 km. Hochgerechnet auf den gesamten österreichischen Fuhrpark sind 83 % der Fahrzeuge von Fahrverboten betroffen. Durch die österreichischen Fahrverbote ergeben sich volkswirtschaftlichen Kosten pro Jahr von ca. 215 bis 285 Mio. Euro. Die Fahrverbote führen zudem zu einem Mehrausstoß von CO2 zwischen 375.000 und 500.000 Tonnen pro Jahr. "Lokale Behörden verhängen Fahrverbote oft aufgrund von Partikularinteressen ohne Abstimmung mit anderen Regionen oder Beachtung überregionaler Folgen", so Prof. Kummer.

Dazu Senger-Weiss: "Neben dem, dass der Logistikstandort Österreich durch den Fahrverbote Wildwuchs immer unattraktiver wird, konterkariert die Politik damit auch ihre eigenen CO2 Ziele, indem

Ausgestaltung des Logistikstandortes Österreich ist entscheidend für die Ansiedelung und den Erfolg von Wirtschaftsbranchen, wie z.B. der Automotiven Zulieferindustrie. Hier muss aus Gründen der Vernunft ein Umdenken stattfinden, und dass geht nur, indem man auch die Anliegen der Logistikbranche mitberücksichtigt."

Als Verkehrsmittelneutraler Dachverband der Branche, fordert der Zentralverband Spedition & Logistik deshalb von der nächsten Bundesregierung eine österreichische Gesamtlösung beim Thema Fahrverbote, als Teil eines Güterverkehrsplans, bei dem die Logistikbranche und die Länder miteingebunden werden.

Zwtl.: Der Zentralverband Spedition & Logistik

Die Aufgabe des Zentralverband Spedition & Logistik ist es, die Interessen der Branche nachhaltig zu vertreten und damit den Wirtschaftsstandort Österreich zu stärken. Er wurde 1897 gegründet und ist unabhängig, überparteilich und verkehrsmittelneutral. Die 179 Mitglieder beschäftigen 14.000 MitarbeiterInnen und erwirtschaften rund 90 Prozent des Branchenumsatzes. Der Zentralverband setzt sich aus ehrenamtlichen Verantwortlichen und hauptberuflichen MitarbeiterInnen zusammen, die in 7 Landesgruppen und 9 Ressorts aufgeteilt, in allen Bundesländern aktiv sind. Ressorts: Landverkehre Europa, Luftfracht, Seefracht, KEP (Kurier-, Express, und Paketdienste), Supply Chain Management, Green Logistics, Zoll, Gefahrgut, Recht & Versicherung.

Transporteure: LKW sind Hauptfinanziers der heimischen Straßen

Utl.: WKÖ-Moder: "Weitere Mauterhöhung ist untragbar"

Wien (OTS/PWK590) - Auf der Strecke von Graz nach Wien bezahlt ein Frächter rund 80 Euro Maut und retour noch einmal so viel, unabhängig davon, ob beladen oder leer fährt. Ein PKW fährt im Vergleich dazu ein ganzes Jahr lang um 80,60 Euro. "Damit sind die Transporteure durch die sogenannte fahrleistungsabhängige Maut die Hauptfinanzierer der heimischen Straßen", betont Albert Moder, Obmann-Stellvertreter des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ).

Studie: Vom subjektiven Empfinden zu objektiven Fakten Um die emotionsgeladene Diskussion auf ein sachliches Niveau zu bringen, hat die Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreichs (AISÖ) eine Studie in Auftrag gegeben, die sich mit den externen Effekten des Personen- und Güterverkehrs auf Österreichs Straßen beschäftigt und zu folgenden Ergebnissen kommt: Von den 2010 rund 57 Milliarden gefahrenen Kilometern in Österreich entfallen nur 8,17 Milliarden oder 14 Prozent auf den Güterverkehr, der dabei nur 24 Prozent der anfallenden Kosten bei Umwelt, Lärm und Unfällen verursacht.

Kostenschere zwischen Güter- und Personenverkehr klapft weiter auseinander "Schon jetzt bezahlen die österreichischen Transporteure ein Vielfaches an Steuern, Abgaben und Gebühren, sei es die fahrleistungsabhängige Maut für die Erhaltung der Straßen, verschiedenste Mautzuschläge oder die Mineralölateuer, die meines Erachtens ebenso zweckgebunden in die Straßenerhaltung fließen sollten", legt Moder die Belastungen der Branche dar: "Eine Mauterhöhung über Index für Lkw ist deshalb im kommenden Jahr absolut inakzeptabel."

Stattdessen fordert der Sprecher der Güterbeförderungsbranche eine Umverteilung der Mautbelastung: "In der Branche haben zahlreich Transporteure in moderne Lkw-Technologien investiert, um die fahrleistungsabhängige Maut zu reduzieren. Eine Mauterhöhung im kommenden Jahr würde nun auch neue Fahrzeuge treffen, deren Kosten sich noch nicht amortisiert haben, womit die Kostenschere zwischen Güter- und Personenverkehr noch weiter auseinander klaffen würde. Die einseitige fahrleistungsabhängige Bemautung einzelner Fahrzeugkategorie, wie etwa der schweren Fahrzeuge im Güterverkehr sowie der Busse, ist sachlich einfach nicht mehr zu rechtfertigen", kritisiert Moder abschließend. (ES)

⬆ Lkw sind Hauptfinanziers der heimischen Straßen
OTS, 23. August 2013

⬅ Zentralverband Spedition & Logistik fordert Güterverkehrsplan statt Fahrverbote-Wildwuchs für Lkw
OTS, 5. August 2013

Sektorales Fahrverbot: Wirtschaft bekennt sich zur Wahlfreiheit des Verkehrsmittels

Utl.: WKÖ-Bundesspartenobmann Klacska: Fahrverbote dürfen nicht zum Standortnachteil werden

Wien (OTS/PWK596) - "Die Diskussion um neue Fahrverbote, ohne dabei die Konsequenzen abzuwägen, ist kontraproduktiv und gefährlich", betont Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), in Bezug auf jüngste Ankündigungen aus Tirol. Klacska stellt klar: In Tirol ein weiteres Fahrverbot zu erlassen, ohne dass ausreichend Schienenkapazitäten zur Verfügung stehen, würde zu großräumigen Umwegverkehren, etwa über die Tauernachse nach Italien, führen.

Mit der Diskussion über die neuerliche Erlassung eines Sektoralen Fahrverbots begibt sich das Land Tirol zudem wieder einmal auf das Glatteis des EU-Rechts. Schon zweimal hat der EUGH ein Sektorales Fahrverbot, das vom Land Tirol erlassen wurde, aufgehoben. Sowohl 2003 sogar per einstweiliger Verfügung, als auch 2011 nach dem Abschluss eines neuerlichen Vertragsverletzungsverfahrens, musste das Land Tirol das Sekturale Fahrverbot, mit dem bestimmte Straßengütertransporte auf der A12 Inntalautobahn verboten wurden, wieder zurücknehmen.

"Die Wirtschaft bekennt sich grundsätzlich zur Wahlfreiheit des Verkehrsmittels. Beim Erlassen von Fahrverboten muss mit Augenmaß vorgegangen und die Interessen der Wirtschaft berücksichtigt werden", so Klacska. Im konkreten Fall in Tirol sei es daher unerlässlich, im Vorfeld abzuklären, ob die Bahn fähig und bereit wäre, weitere Lkws im Huckepackverkehr durch Tirol zu befördern. Ein generelles Fahrverbot würde, wie schon einmal, insbesondere Verlader und Beförderer aus Vorarlberg hart treffen, weil diese keine Verlademöglichkeit auf die Schiene für Fahrten über den Brenner haben. Dadurch würden nur zusätzliche Umwegverkehre produziert.

Der Bundesspartenobmann verweist in diesem Zusammenhang auf eine Studie der WU, die klar aufzeigt, dass österreichweit durch unkoordinierte Fahrverbote 1.500 bis 2.000 Mehrkilometer pro Fahrzeug pro Jahr und damit Mehrkosten von 1.800 bis 2.400 Euro entstehen. Fahrverbote verursachen zudem einen zusätzlichen CO2-Ausstoß von 375.000 bis 500.000 Tonnen pro Jahr. Diese Berechnungen basieren nur auf österreichische Unternehmen - die Verkehre ausländischer Unternehmen kommen also noch hinzu.

Zudem könne es sich bei der Idee, das sektorale Fahrverbot auch auf Busse auszudehnen, nur um einen Irrtum handeln, der jeder Grundlage entbehrt, denn damit könnten etwa deutsche oder italienische Fahrgäste nicht mehr mit Bussen durch Tirol transportiert werden, so Klacska.

"Wir haben schon jetzt in Österreich ein unverständliches Wirrwarr an Fahrverboten. Das hat nicht nur Auswirkungen auf die betriebswirtschaftliche Lage der Transportunternehmer, sondern auch auf die österreichische Wirtschaft insgesamt. Lkw-Fahrverbote dürfen nicht zum Standortnachteil für Österreichs Wirtschaft werden", warnt Klacska. (PM)

⬆ Sektorales Fahrverbot: Wirtschaft bekennt sich zur Wahlfreiheit des Verkehrsmittels
OTS, 27. August 2013

⇒ Transparente Kostendiskussion zum Produktionsstandort nötig
OTS, 8. August 2013

Transportwirtschaft: Transparente Kostendiskussion zum Produktionsstandort nötig

Utl.: Branche verweist auf Studien -Weitblick statt Schröpfen nötig

Wien (OTS/PWK563) - "Vernachlässigung einer vorausschauende Planung von Lieferverkehren bzw. Firmenansiedlungen an verkehrstechnisch günstigen Lagen hat eine Lawine an regionalen Einzelverkehrsbeschränkungen und Fahrverboten losgetreten", so Alexander Klacska Obmann der Bundessparte Transport Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich. Fehlender Weitblick kostet der Transportwirtschaft Unsummen und verteuert unsere heimische Produktion und Lebenshaltungskosten.

Eine stetig wachsende Anzahl an unkoordinierten Fahrverboten verursachen enorme Mehrkosten und einen zusätzliche CO2 Ausstoß. Wie die WU im Auftrag der WKÖ errechnet hat, belaufen sich die volkswirtschaftlichen Kosten für Umwegverkehre auf 215 bis 285 Mio. Euro. Der CO2-Ausstoß durch Umwegverkehre liegt zwischen 375.000 und 500.000 t pro Jahr -Verkehre nicht österreichischer Unternehmen sind hier noch gar nicht eingerechnet, so der Branchensprecher.

Auch auf betrieblicher Ebene entstehen erhebliche Kosten durch Fahrverbote: Je 1,2 Euro pro Kilometer fallen in den Unternehmen an. Das ergibt 1.800 bis 2.400 Euro pro Fahrzeug und Jahr an Zusatzkosten allein durch die Umwegverkehre. "Das führt dazu, dass viele Betriebe nicht mehr mithalten können und aufgeben müssen", so Albert Moder, stellvertretender Fachverbandsobmann des Güterbeförderungsgewerbes der WKÖ.

Es besteht zwar die Hoffnung, dass der Bund im Rahmen der Neuerstellung des Gesamtverkehrsplanes hier die Themenführerschaft und Verantwortung wahrnimmt und zukünftig stärker eingreifen wird. Ein Umdenken ist aber auch bei den jeweiligen planenden und ausführenden Körperschaften nötig. Oder ist es verständlich, dass auf der Zufahrtsstrasse zum Wiener Hafen im Gewerbegebiet Wohnblöcke errichtet werden? Eine Diskussion über Verkehrseinschränkungen und Unzufriedenheit sind vorprogrammiert, gibt Klacska zu bedenken.

ASFINAG-Überschuss zu Schuldentilgung und Infrastrukturausbau verwenden

Unverständlich ist auch, dass der stolze Jahresüberschuss der ASFINAG von 471 Millionen Euro nicht zu 100% zur Schuldentilgung der

sich der Eigentümer mit einer Dividende von 100 Millionen Euro ein Körbergeld zum Stopfen des Budgetloches selbst genehmigt und angesichts dieser Überschüsse über weitere Maut-Erhöhungen unter dem Stichwort Ökologisierung nachdenkt, so zeigt dies eine Doppelbödigkeit und fehlenden Realitätssinn. Die hohen Überschüsse zeigen eindeutig, dass die LKW-Maut nicht kostenneutral angesetzt ist und "zu einer Verteuerung des Wirtschaftsstandorts Österreich führe, die wir alle durch die Inflation bezahlen", so Moder.

Der LKW leistet mit seiner fahrleistungsabhängigen Maut knapp 70% der ASFINAG Mauteinnahmen, somit einen überproportionalen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur. Der unübersichtliche Fleckerlteppich an Fahrverboten, überbordende gesetzlichen Auflagen und Kontrollen im Strassenbereich (Stichwort golden plating) schränken die Benützung jedoch unverhältnismäßig ein, erschweren die wirtschaftliche Lage und schwächen im europäischen Wettbewerb die ganze Branche, so Moder. Da zahlreiche Fahrverbote nicht nachvollziehbar sind, ist es unverständlich warum Umwege gefahren werden müssen, die mehr Kosten verursachen und zudem die Umwelt durch unnötige Mehrkilometer zusätzlich belasten.

"Wenn die Politik will, dass österreichische Transporteure auch morgen noch bringen was die Bevölkerung täglich braucht, dann sollte eine seriöse und nachhaltige Verkehrspolitik betrieben werden und darauf geachtet werden, dass faire und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für Güterbeförderungsunternehmen geschaffen werden." so beide Branchensprecher abschließend. (us)



Aus Freude am Beruf zum unternehmerischen Erfolg – Hadolt Transport und Logistik GmbH

Dem Erfolg der langjährig auf dem Markt etablierten Hadolt Gruppe liegt eine kompetente, innovationsfreudige und weitsichtige Unternehmensführung zugrunde, die ihren Erfolg nicht nur an den Bilanzzahlen sondern vor allem an der Kundenzufriedenheit misst.

Inhaber und Geschäftsführer der Hadolt Transport und Logistik GmbH, die im Jahre 1959 von seinem Vater gegründet wurde, ist Rolf Hadolt, der das Transportunternehmen 1985 übernahm und in mehrere kleinere Bereiche untergliederte, diese modernisierte und erweiterte und die Firma damit der Zeit bzw. den Kundenanforderungen optimal anpasste.

Entstanden sind daraus die Global Express Ltd., die 2001 eröffnet wurde, die i-log logistics solutions, als Fortführung der 1959 gegründeten Spedition Hadolt und die Hadolt Transport und Logistik GmbH.

Die Unternehmensgruppe ist bestens im Markt eingeführt und weit über die österreichischen Grenzen hinaus bekannt; in den Bereichen Overnight und Express-Sendungen ist sie Marktführer. Vor allem Nischenbereiche werden durch Individuallösungen und hohe Flexibilität bestens bedient.

Global Express – nomen est omen – steht für punktgenaue Zeitzustellung sowohl auf dem österreichischen als auch europäischen Markt – auf welchem das Unternehmen zu 90 Prozent tätig ist. „Der Wirtschafts-



Fotos: Hadolt Transport und Logistik GmbH



standort Steiermark ist für unsere Firma ein Vorteil. Wir profitieren durch den Autocluster, die damit verbundenen Zulieferfirmen, den High-tech-Unternehmen und nicht zuletzt durch den hohen Exportanteil, der die Steiermark auszeichnet“, so Rolf Hadolt.

Der Schlüssel zum Erfolg liegt für den innovativen Firmeninhaber sowohl bei zufriedenen Kunden als auch motivierten Mitarbeitern. Das heißt, sowohl intern als auch im Umgang mit Kunden und Kollegen sind gegenseitiger Respekt und Offenheit Grundlage jeder Kommunikation.

Der umsichtige Geschäftsführer ist in der Transportbranche auf- und mitgewachsen und so stellte sich für ihn nie die Frage einer beruflichen Veränderung. Er war selbst 15 Jahre mit dem „großen“ Lkw auf der ganzen Welt unterwegs und kennt die Herausforderungen, denen sich seine Fahrer täglich auf der Straße stellen müssen. „Es war für mich abenteuerlich, abwechslungsreich und ich habe viel Interessantes gesehen und erlebt. An meiner jetzigen Aufgabe als Geschäftsführer faszinieren mich vor allem die Herausforderungen, die Firma laufend weiter zu entwickeln, sie wachsen zu lassen, darauf zu achten, dass sich die Investitionen auch lohnen und dass vor allem die Kundenzufriedenheit – die unsere langjähri-

gen Kunden am besten verdeutlichen – unser Unternehmen weiterhin auszeichnet.“

Das Firmenmotto steht ganz im Zeichen der Firmentätigkeit: „Wo die anderen aufhören, fangen wir an.“ Heißt, wenn in den anderen Firmen Feierabend ist, fängt bei Global Express die Arbeit erst richtig an. Eil- und Spezialaufträge, denen so manch andere Firma nicht gewachsen ist, werden wie jede andere Herausforderung mit Engagement angenommen und zur Kundenzufriedenheit ausgeführt. „Wir sind für unsere Kunden an allen Tagen im Jahr rund um die Uhr da. Schnelle, unkomplizierte und effiziente Lösungen für unsere Kunden sind eine unserer Stärken.“

350.000 Aufträge konnte Global Express im Vorjahr abwickeln und damit dieser Service in Zukunft auch die steigende Nachfrage decken kann, wird in Kalsdorf ein neues Logistikzentrum gebaut. Dieses fungiert dann als Drehscheibe für die täglichen Linien nach Rumänien, Slowenien, Bulgarien, Kroatien und Südosteuropa.

Ausgewählt wurde der Standort vor allem wegen seiner Infrastruktur und der guten Verkehrsanbindung.

„Der Weg ist das Ziel und der Erfolg gibt uns Recht“, schließt Rolf Hadolt lachend ab.

Wordrap



Rolf Hadolt; Inhaber und Geschäftsführer der Hadolt Gruppe

3 Gründe, warum Ihnen Ihr Job Spaß macht ...

- weil ich ihn schon lange mache
- weil ich nichts anderes kann
- weil wir damit Erfolg haben

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- Spediteur

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten, was wäre das?

- Ich würde mehr Treffen der Frächter ansetzen. Regionsbezogen einen runden Tisch einrichten um Netzwerke auf- und auszubauen.

Factbox

Firma:

Hadolt Gruppe • HADOLT Transport und Logistik GmbH

Inhaber/Geschäftsführer:
Rolf Hadolt

Sitz:

Erlenweg 6, 8141 Unterpremstätten
T. 03136/53 300
F. 03136/53 301
M. 0676/52 00 540
Mail rolf.hadolt@hadolt-graz.at
www.hadolt-graz.at
www.global-express.at

Gründungsjahr: 1959

Mitarbeiter: 70

Fuhrpark: 60 Lkw

Tätigkeitsfeld:

Boten- und Eiltransporte, Zeitzustellungen - europaweit



JK Transporte – „anders als die anderen“

Josef Krasser hat in 14 Jahren als Quereinsteiger einen florierenden Betrieb aufgebaut. Die Prinzipien seiner Firmenführung: Handschlagqualität, Zuverlässigkeit und Kundenorientiertheit.

Josef Krasser war lange Zeit am Bau in Wien tätig, als ihm durch die dort stattfindenden Botengänge die Idee zum Berufswechsel kam. Ohne große Vorkenntnisse machte er sich mit einem Lkw selbstständig, absolvierte mit 42 Jahren als ältester Teilnehmer neben seiner Arbeit die Gewerbeprüfung und schaffte es mithilfe seiner Frau, die die Büroarbeiten sowie auch Zustelldienste übernahm, einen florierenden Betrieb zu gründen.

Inzwischen hat der Kleintransporteur einen hohen Bekanntheitsgrad und sein Tätigkeitsgebiet reicht über Wien, das nördliche Burgenland, Niederösterreich bis nach Villach in Kärnten. Mit dem Lkw ist er bei Bedarf noch immer selbst unterwegs.

Seinen Schlüssel zum Erfolg sieht Josef Krasser in der Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit den Kunden gegenüber. „Man muss voll hinter dem stehen, was man tut. In unserem Betrieb zählt Handschlagqualität und unsere langjährigen Kunden wissen das zu schätzen“, so der Unternehmer. „Anders als die anderen sind wir deshalb, weil wir unser Unternehmen persönlich, ohne Zuhilfenahme von Speditoren oder Dritten führen“, ergänzt

Gattin Gerlinde. Die richtigen Mitarbeiter sind dem Unternehmer sehr wichtig, „denn sie präsentieren die Firma dem Kunden gegenüber und müssen deshalb freundlich, sympathisch und kompetent sein“. Neffe Simon, der schon über ein Jahr im Betrieb mitarbeitet, soll 2014 den WIFI-Kurs Unternehmertraining absolvieren, damit es auch eine Nachfolge gibt.

Der gute Kontakt zu den Kunden, aus denen auch schon Freundschaften entstanden sind, und das positive Feedback der Kunden entschädigen dafür, dass kaum Freizeit übrigbleibt und machen für ihn das Schöne an seinem Beruf aus.

Sein Blick in die Zukunft ist – obwohl sich in diesem Sommer mehr Firmen als sonst einen Urlaub gönnen und die Touren dadurch weniger effizient waren – ein positiver. „Unsere neuen Kunden erhalten wir vor allem durch Empfehlungen unserer langjährigen Geschäftspartner, und diese sind alles Eigenkunden, was uns unabhängig und flexibler macht. Außerdem können wir auch auf unsere langjährigen Mitarbeiter bauen, die das Unternehmen mit uns tragen“, so Josef Krasser zufrieden vorausschauend.

Wordrap



Gerlinde und Josef Krasser

3 Gründe, warum Ihnen Ihr Job Spaß macht ...

- weil ich leidenschaftlich gern fahre
- weil ich nette Kunden habe
- weil ich selbstständig bin

Wäre ich kein Frächter, wäre ich ...

- am Bau geblieben - im Logistikbereich

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten, was wäre das?

- Zugangsprüfungen für Neueinsteiger

Factbox

Firma:
JK Transporte
Einzelunternehmen

Inhaber:
Josef Krasser

Sitz:
Haselbach 13
8552 Eibiswald

T. 03466/422 10
F. 03136/43 168
M. 0664/28 27 357
Mail josef.krasser@utanet.at

Gründungsjahr: 1999
Mitarbeiter: 6
Fuhrpark: 6

Tätigkeitsfeld:
Zustellungen vor allem in den Bereichen Maschinenbau, Elektronik, Medizintechnik, CHC-Technik ...

Foto: JK Transporte

DER NEUE CF EURO 6

Tonangebend bei Vielfältigkeit – demnächst bei Franz Hahn.



franzhahn Hr. Michael Knees, +43 664 814 50 48
Hr. Günther Loidl, +43 664 140 16 35

Veritas
Ein Unternehmen der **AktuellX**Gruppe



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



Stadtwerke

LEOBEN

KFZ-TECHNIKZENTRUM



Schauen
Sie vorbei...



Ihr Dienstleistungszentrum rund um das Nutzfahrzeug

- Nutzfahrzeug-3-Bürstenwaschanlage mit Hochdruckbalken und händischer Vorreinigung
- Reparaturen und Wartungen an Nutzfahrzeugen und Bussen
- Prüfstrecke für §57a Überprüfungen
- §24 und §24a Tacho und Geschwindigkeitsbegrenzer
- Karosserie- und Lackierarbeiten
- Reifendienst, Klimatechnik u.v.m.

**Die Stadtwerke Leoben wünschen
gute Fahrt!**



Kerpelystraße 21-27, 8700 Leoben
Tel.: 03842 / 23024-510, Fax: 03842 / 23024-541
E-mail: office@stadtwerke-leoben.at
www.stadtwerke-leoben.at

Stadtwerke
LEOBEN
KFZ-TECHNIKZENTRUM

Stadtwärme
LEOBEN
Eine Marke der Stadtwerke Leoben