P.b.b. Verlagspostamt
8010 Graz 07Z037323M

Ausgabe 24 • 4/2012

Steirische Frächter-Zeitung

SIND WIR NOCH ZU RETTEN?

$$\sqrt[3]{9\alpha\pi} + 12\sum_{1}^{24}(\Phi\varepsilon^2) =$$

(PANNENHILFE MUSS NICHT KOMPLIZIERT SEIN)

Customer Care - Mobilitätsleistungen
Europaweit, 0-24h

www.service24.at

SERVICE 24

Obmann Ing. Albert Moder

Sehr geehrte Damen und Herren!

Sind wir noch zu retten?

Wie steht es mit unserer Branche, sind wir noch zu retten oder ist schon alles zu spät?
Diese Frage stellen sich in der heutigen Zeit sehr viele unserer Kollegen. Der öffentlichen Hand, sprich den Ländern und Gemeinden, fehlen die finanziellen Mittel für neue Projekte, der Bau beginnt zu stocken und die Räder auf den Baustellen stehen still. Mit dem Bau lebt die Industrie, weshalb nun auch diese wieder mit Problemen zu kämpfen hat. Auch Export und Import sind rückläufig. Die Leute haben kein Geld mehr für Dinge, die sie nicht unbedingt benötigen. Es wird gespart und die Transporteure merken das als erste.

Arbeitsplätze gehen verloren

Haben wir zu viele Lkw im Betrieb? Haben wir einen zu hohen Dieselpreis? Eine zu hohe Autobahnmaut? Zu hohe Lohnnebenkosten und sonstige Gebühren? Oder haben wir einen zu niedrigen Transportpreis? Aus welchem Grund jammern wir immer?
Es stellt sich auch die Frage, seit wann genau unsere Branche mit solch großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Seit der Einführung der Mineralölsteuer, der Maut oder seit der EU-Osterweiterung? Die Ostländer haben uns das Leben im internationalen Fernverkehr schwer gemacht. Nicht nur die Unternehmen im Osten, auch die Inländer mit den Fahrern aus Ostländern beziehungsweise die ausgeflaggten Firmen sind ein großes Problem. Pro ausgeflaggtem Lkw gehen dem Staat im Jahr 50.000 Euro verloren. Es liegt also im Inland, nicht ausländische sondern auch österreichische Unternehmen sind die Verursacher der Misere.
Es gehen sehr viele Arbeitsplätze bei uns verloren. Die immer strengeren Lenk- und Ruhezeiten verschärfen die Situation noch zusätzlich. Das Fahren wirft keinen Gewinn mehr ab, und auch die Fahrer verlieren die Freude an ihrem Job. Der Job des Fahrers ist nicht mehr lukrativ. Grundqualifikationsprüfung und Führerschein verschlingen 5.000 Euro, alle fünf Jahre ist eine Zusatzqualifikation erforderlich, welche ja grundsätzlich Sinn macht, für die Fahrer aber dennoch eine Hürde ist.

Mehrkosten in Rechnung stellen

Geben wir dem Handel und der Industrie ein zu gutes Produkt – den Transport – zu einem zu geringen Preis? Wollen wir, dass es Industrie und Gewerbe gut geht? Es heißt doch, allen geht es gut, wenn es der Wirtschaft gut geht. Aber warum sind die Transportunternehmer dabei die Leidtragenden?
Wir dürfen es uns nicht länger gefallen lassen, dass unsere Lkw nur als Belastung für die Umwelt und als Unfall- und Stauverursacher abgestempelt werden und uns immer größere Hürden auferlegt werden. Wir müssen all unsere Mehrkosten und alle Mehrkilometer gesondert verrechnen, sonst sind wir wirklich nicht mehr zu retten. Wir müssen uns um das Wesentliche bemühen: um einen guten Transportpreis. Nur damit können wir uns retten, denn einen Rettungsschirm für uns wird keiner bilden. Der richtig kalkulierte Transportpreis ist der Rettungsschirm für uns.

Also, wir sind doch noch zu retten!

Ihr Ing. Albert Moder
Obmann

INHALT

VERKEHRS/INFO National

Vorsichtiger Optimismus für 2013 6
Die Zukunft der österreichischen Transportwirtschaft 8
Präsident Ing. Josef Herk – Sind wir noch zu retten? 9
Präsident KR Mag. Jochen Pildner-Steinburg – Sind wir noch zu retten? 10
Fahrverbote in Begutachtung – B320 und B317 13
Ausdehnung des Fahrverbotes auf der B114 – Triebener Straße 13
CEMT – Einführung des EEV und EURO VI sicheren Lkw und Übergangsfrist 17
Laufend aktuelle Entwicklung von Dieselpreis und Transportkostenindex 17
Laufend aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich 17
Erhöhung der Maut zwischen 2,7 und 3,3% ab 1. Jänner 2013 17
KV-Verhandlungen Arbeiter – 3,5% Erhöhung 18
Nachtfahrverbot Tirol – Ausnahme für EEV und EURO VI 22
Gewerbsmäßiger Straßentransport von Euro-Bargeld 22
Forderungen zu Lenk- und Ruhezeiten in Brüssel deponiert – mehr Flexibilität bei Lenkpausen 22

VERKEHRS/INFO International

Slowenien – keine Bestrafung bei fehlender Code 95-Eintragung 16
Frankreich – Bestrafung des Nichtmitführens von Alkotestern erst ab 1. März 2013 16
Schweden – Winterreifenpflicht vom 1. Dezember 2012 bis 31. März 2013 16

Service

Maßgeschneiderte Kurse für Kraftfahrer am WIFI Steiermark 14
Mängelkatalog für Gefahrguttransporte aktualisiert 24
Verkehrsträgerübergreifender Masterplan für Österreich gefordert 24
Klima:aktiv mobil – Fördermittel für Fuhrparkerneuerung lukrieren 24
Arbeitsrecht: Auflösungsabgabe ab 01.01.2013 von € 113,– 25
Nichterscheinen zur Arbeit – was kann man tun? 26
Mutterschaftskarenz: Beginn und Dauer – Geltendmachung – Teilung – vorzeitiges Ende – Kündigungsschutz 27
Diskriminierungsfreie Stellenausschreibung 28
Forderungsprogramm des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe 34
Korrekte GO-Box-Montage – Informationsblatt der ASFINAG 42
Digitaler Tachograf – Produktangebot Fachverband – Erweiterung um VDO Download-Key Pro 43

Im Sichtfeld

Transporteure auf medialem Überholkurs 50
Ihre Ideen einer Friends on the road-Werbung 54
Tip on-Friends on the road-Gewinnspiel in der Murtaler Zeitung 55

Boxenstopp

Fachkurs- und Konzessionsprüfungstermine 2013 29
Konzessionsprüfung bestanden – wir gratulieren! 29
Das war die Road Show 2012 – kein Leben ohne Lkw 44
LogCom – neue Mitglieder 48
Neue „Friends on the road"-Produkte – ab sofort bei LogCom erhältlich 48
Wordrap 58

Klein-transporteure

Zusätzliche 45.000 Kontrollen von Kleintransportfahrzeugen geplant 56
Transportrait: Blitztrans – Sandi Keranovic 57

TRANS PORTRAITS

Brandl Transport-Logistik GmbH „Von Trofaiach in die weite Welt" 47

Impressum:
Steirische Frächter-Zeitung – Ausgabe 24
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@wkstmk.at,
Internet: http://wko.at/stmk.transporteure;
Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz,
Tel.: 0316/304300, Fotos: WKO; Cover: Mag. Friedmann Körver; Druck: Universitätsdruckerei Klampfer, 8181 St. Ruprecht / Raab, © Druck- und Satzfehler vorbehalten

Ein frohes Weihnachtsfest, einen guten Rutsch und ein erfolgreiches Jahr 2013 wünschen

Ing. Albert Moder
Fachgruppenobmann

Mag. Oliver Käfer
Geschäftsführer

Mitglieder des Ausschusses
der steirischen Fachgruppe für das
Güterbeförderungsgewerbe

Pamela Prinz
Jasmin Reitbauer
Pia Baumkirchner
Sekretariat

LKW FRIENDS on the road

WKO

Foto: © Dana S. Rothstein/Fotolia.com

Vorsichtiger Optimismus für 2013

Die Wachstumsschwäche im Euroraum und die Energiepreise machen der gesamten österreichischen Wirtschaft zu schaffen. Was die Steiermark betrifft, geht die Wirtschaftskammer Steiermark von relativer Stabilität aus.

Ganz „gesundet" ist sie noch nicht, die österreichische Wirtschaft. Aber es ging ihr schon mal viel schlechter als heute. So ergab der Trendindikator des Wirtschaftsbarometers Österreich für Herbst 2012 zwar einen negativen Wert von – 8, nachdem der Wert im Frühjahr 2012 noch bei + 15 lag. Im Frühjahr 2009 lag der Wert allerdings bei – 32, im Herbst 2009 bei – 13. Um diesen Indikator zu berechnen, hat die Wirtschaftskammer Österreich rund 3.000 Unternehmen zu den Themen Wirtschaftsklima, Investitionen, Gesamtumsätze und Auftragslage befragt. Die bisherige Geschäftslage (vergangenen 12 Monate) war dabei genauso Thema wie die Erwartungen an die Zukunft. In den Bereichen Gesamtumsätze, Inlandsumsätze, Beschäftigung, Exportumsätze und Auftragslage war die Bewertung für das vergangene Jahr eine positive, während die Entwicklung von Wirtschaftsklima und Preisen sowie im geringen Maße auch von Investitionen und Kapazitätsaus-

lastung negativ bewertet wurde. Die größten Sorgen bereiten den Unternehmen die Wachstumsschwäche im Euroraum (58 Prozent), die Energie- und Rohstoffpreise (57 Prozent) sowie der Fachkräfteengpass (46 Prozent).

Erwartungen für Transport und Verkehr positiver als für Industrie

Für das kommende Jahr rechnen vor allem der Handel, Transport und Verkehr sowie Tourismus und Freizeitwirtschaft mit einer stärkeren Auftragslage im Vergleich zum produzierenden Sektor. Kurzum: Das aktuelle Wirtschaftsbarometer bestätigt, dass die Lage für die österreichische Wirtschaft zwar ernst, aber nicht hoffnungslos ist. Die Indikatoren liegen zwar unter dem langfristigen Durchschnitt, Aufwärtspotenzial ist aber gegeben.

Transportbranche wieder optimistischer

Auch für die Sparte Transport und Verkehr hat die Wirtschaftskammer Österreich im 4. Quartal 2012 einen eigenen Konjunkturtest durchgeführt. Dabei gaben 68 Prozent der 131 befragten Unternehmen an, dass der Auftragsbestand momentan ausreichend wäre. Dies ist ein leichter Rückgang im Vergleich zum 3. Quartal (–2 Prozentpunkte). Was die künftige Entwicklung der Geschäftslage und der Preise betrifft, waren die Antworten positiver: Während im 3. Quartal die Einschätzungen „nur" von gleichbleibenden beziehungsweise leicht rückläufigen Werten bei Geschäftslage und Preisen ausgingen, schätzte man die Lage im 4. Quartal, die Entwicklung der Geschäftslage und der Preise für das kommende Halbjahr optimistisch beziehungsweise gleichbleibend ein.

Solide Ausgangsbasis für die Steiermark

Was die Steiermark betrifft, erwartet Wirtschaftskammer-Direktor Thomas Spann für 2013 relative Stabilität: „Wenn auch zuletzt einige Wolken am Konjunkturhimmel aufgezogen sind, bin ich für 2013 nach wie vor vorsichtig optimistisch: Der günstige Euro, die niedrigen Zinsen und die relative Stabilität der für die Steiermark so wichtigen Konjunkturlokomotive Deutschland sind an und für sich eine solide Ausgangsbasis. Die Stabilisierung an den Finanzmärkten sollte europaweit unterstützend helfen; mit großen Sprüngen ist freilich für 2013 nicht zu rechnen, eher mit einer Seitwärtsbewegung."

Spätestens 2015 geht es wieder aufwärts

Auf die Auftragslage in der Steiermark werden sich in den Jahren 2013 und 2014 die Sparmaßnahmen der öffentlichen Hand auswirken, ist Adolf Weinhappl von der Asamer Holding AG überzeugt. Weinhappl ist außerdem Vorsitzender der ARGE Stein/Kies, einem freiwilligen Zusammenschluss im Rahmen der Wirtschaftskammer Steiermark. „Die öffentliche Hand ist der Hauptauftraggeber für uns, aufgrund der Sparmaßnahmen stehen uns für 2013 und 2014 wohl zwei schwierige Jahre bevor, was auch zu geringeren Umsätzen für die nachgelagerte Wirtschaft führen wird", spricht Weinhappl die Zulieferindustrie sowie die Transportwirtschaft an. Weinhappl betont aber, dass das Straßennetz schon jetzt in großem Maße sanierungsbedürftig sei. „Die Mittel dafür sind zwar momentan nicht vorhanden, länger als zwei oder drei Jahre wird man die Sanierung aber nicht hinauszögern können", ist der Vertreter der Stein- und Kiesindustrie optimistisch. Auch was die privaten Aufträge betrifft, erwartet Weinhappl nach einem „konstant tiefen Niveau in den nächsten zwei Jahren" spätestens 2015 wieder eine Verbesserung.

INFO

Wachstumsprognosen für Deutschland

Der Blick nach Deutschland zeigt ein positives Bild für die Zukunft: Laut der Mittelfristprognose im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gab es 2012 in der Bundesrepublik zwar leichte Aufkommens- und Leistungsrückgänge, für das Jahr 2013 prognostiziert Studienautor Ralf Ratzenberger allerdings, dass alle Verkehrsträger wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden (Quelle: BAG-Mittelfristprognose).

Die Zukunft der österreichischen Transportwirtschaft

Ein Kommentar des Vorstandes des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien, Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, über die Herausforderungen und die Zukunft der Transportbranche in Österreich.

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien

Die österreichische Transportwirtschaft steht seit Jahren vor der Herausforderung, dass Arbeitsteilung, Globalisierung und Outsourcing zwar zu einem kontinuierlichen Wachstum der Gütertransporte führen, die harte Konkurrenz es den Unternehmen aber trotzdem kaum ermöglicht, auskömmliche Margen zu erzielen. Der Wachstumsmarkt schlechthin waren die mittel- und osteuropäischen Länder. Allerdings führte der große „run" auf diesen Markt zu einem Überangebot an Transportdienstleistungen. Viele Erwartungen wurden enttäuscht und die Karawane zieht schon weiter. Aufgrund der geostrategischen Lage und aufgrund der reichen Rohstoffvorkommen sind die Länder Zentralasiens sicher einer der spannendsten Zukunftsmärkte. Allerdings ist das Risiko bei Investitionen in diese Märkte sehr groß, sodass dieser Markt nur für große oder sehr mutige Unternehmen infrage kommt.

Schwankungen mit solider Finanzbasis und Flexibilität begegnen

Eine der großen Herausforderungen in den vergangenen Jahren waren die starken Schwankungen bei den Transportpreisen, den Kosten, insbesondere des Dieselpreises, aber eben auch in der Nachfrage. Es spricht vieles dafür, dass die Schwankungen nicht abnehmen werden. Für die Unternehmen der Transportwirtschaft heißt das, dass sie versuchen müssen, (noch) flexibler zu agieren. Insbesondere das ständige Umschalten zwischen Krise und Wachstum ist für die Unternehmen der Transportwirtschaft eine riesige Herausforderung. Das richtige Timing bei Investitionsentscheidungen wird auch durch die ständig wechselnden Rahmenbedingungen der Politik, bezüglich der Umweltanforderungen und der EURO-Klassen basierten Veränderungen der Mautsysteme, nicht einfach. Um dann investieren zu können, wenn andere nicht investieren, ist eine solide Finanzbasis von großer Bedeutung. Dann, wenn alle investieren, sollte man sich eher zurückhalten.

Die Zukunft der Transportwirtschaft ist grün, aber wer zahlt diese?

Es besteht kein Zweifel darüber, dass sich in den nächsten zwei Jahrzehnten die Transportwirtschaft dramatisch hin zu mehr Nachhaltigkeit verändern wird. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird es sogar mittel- bis langfristig zu einer Abkehr von den Dieselantrieben kommen. Diese Entwicklung wird als erstes bei Verteilverkehren in Ballungsräumen stattfinden. Da hier viele österreichische Gütertransportunternehmen aktiv sind, müssen sich diese damit auseinandersetzen. Dabei gibt es zwei Probleme. Offenbar ist nicht alles so grün, was als grün verkauft wird. Die Problematik des Biodiesels zeigt das ganz deutlich und zurzeit sind nur wenige Kunden bereit, ihren Dienstleistern für umweltfreundliche Verkehre, beispielsweise durch Gasantriebe, mehr zu bezahlen.

Die Transportwirtschaft in Österreich war spannend, ist spannend und wird spannend bleiben.

Die österreichische Transportwirtschaft ist in Bewegung. Kreditfi-

nanzierte Wachstumsmodelle haben ausgedient. Zwar werden einige Unternehmen von den Banken noch künstlich am Leben gehalten, aber auch hier sollte Vernunft einkehren. Die RCA scheint sich zumindest vorerst aus einigen stark subventionierten Geschäften zurückzuziehen. Es gibt also sicher auch von der Marktseite einige Chancen.

Während die internationalen Verkehre – zumindest Richtung Osten – fest in den Händen der mittel- und osteuropäischen Anbieter sind, wird es wahrscheinlich noch lange Zeit im Bereich der nationalen Verkehre einen Markt für kleine und mittlere Unternehmen geben. Diese können durch unterschiedliche Strategien erfolgreich sein. Ich denke, dass wir in Österreich viele innovative Transportangebote in Marktnischen sehen werden. In diesem Sinne scheint mir ein Szenario, bei dem mehrere mittelgroße Anbieter mit innovativen Lösungen, beispielsweise speziell für einzelne Branchen, und eine Vielzahl kleinerer flexibler Transportunternehmen auf dem Markt sind, wahrscheinlich.

Weiterhin spannend bleibt, welche Antriebstechnologien sich durchsetzen werden, ob Anbieter aus dem Markt ausscheiden, ob die Transportunternehmen ihre Margen steigern können und letztendlich wann die Politik von einer Verhinderungspolitik auf eine Standortförderungspolitik umschweift.

Interviews

Präsident Ing. Josef Herk - Sind wir noch zu retten?

Ing. Josef Herk, Präsident der Wirtschaftskammer Steiermark

Sparbudget und Infrastruktur

Die Gemeinden und das Land haben durch die beschlossenen Sparbudgets immer weniger Spielraum für Investitionen und Infrastruktur – wie treffen diese Einsparungsmaßnahmen die Industrie, das Gewerbe und den Handel?

Wir unterstützen den Reformkurs der steirischen Landesregierung, weil er einfach unvermeidbar ist. Ziel dieses Sparkurses ist es, in der Landespolitik wieder Spielräume für wichtige Investitionen zu erhalten. Darauf bestehen wir bei all unseren Kontakten mit den Landeshauptleuten und den Landesräten. Dabei stehen für uns Investitionen in die Infrastruktur sowie in Forschung und Entwicklung im Vordergrund.
Wir haben besonders was die Investitionen betrifft, hier vor allem die Landesstraßen, mehrfach bei den Verantwortlichen des Landes interveniert und es ist auch gelungen, dass das Budget für die Sanierung der Landesstraßen im kommenden Jahr trotz Sparkurs etwas höher ist. Kurzfristig sind natürlich einige Branchen von den reduzierten öffentlichen Aufträgen betroffen, das sollte sich aber nach der Konsolidierung wieder ändern.

Wie gefährdet ist der steirische Wirtschaftsstandort

Das Transportgewerbe ist ein exzellenter Indikator für Wirtschaftsprognosen. Derzeit gibt es ein Überangebot an Frachtraum mit dem die ersten Anzeichen gegeben sind, dass die Wirtschaftslage sich eintrübt. Ist die Industrie und das Gewerbe noch zu retten und wie gefährdet ist unser Standort?

Das Transportgewerbe ist für die Einschätzung der konjunkturellen Lage ein sogenannter Frühindikator. Die Frächter wissen, neben einigen anderen Branchen, z. B. der Abfallwirtschaft, am frühesten, wenn die Konjunktur zurückgeht. Kurzfristig müssen wir uns auf einen eher schwachen Konjunkturwind einstellen.
Eine Gefährdung des Standorts, wie in Ihrer Frage angeklungen, sehe ich allerdings nicht. Im Gegenteil: Der Wirtschaftsstandort Steiermark ist sehr gut aufgestellt. Die Finanzkrise hat uns gezeigt, dass wir auf die richtigen „Pferde“ gesetzt haben.

Wir haben uns immer vehement für die Erhaltung und den Ausbau der Industrie und des produzierenden Gewerbesektors eingesetzt. Amerika und Großbritannien haben dies nicht in diesem Umfang gemacht, und auf Finanzdienstleistung gesetzt. Das spüren sie noch heute. In Amerika zeichnet sich ein Wandel ab. Die USA betreibt vehement die Reindustrialisierung des Kontinents. Auch die EU hat die Zeichen der Zeit erkannt und sich ebenfalls das gleiche Ziel gesetzt. Zu schaffen wird uns eine Entwicklung in den USA machen, die man vor Kurzem noch nicht für möglich gehalten hat. Durch die verstärkte Produktion von Öl und Gas aus Schiefer könnten es die USA schaffen wieder energieautark zu werden. Der Gaspreis in den USA beträgt zwischen 30 und 20 Prozent des europäischen. Da kommt eine verstärkte Konkurrenz auf uns zu, der wir uns stellen müssen.
Insgesamt bin ich trotzdem guter Dinge für die Steiermark, vor allem wenn ich an die Innovationskraft – 4,3 Prozent Forschungsquote – denke. Wir werden auch das Match um die Fachkräfte der Zukunft gewinnen, wenn wir neben attraktiven Arbeitsplätzen auch die soziale, kulturelle und landschaftliche Umwelt in die Waagschale werfen.

Umweltvorschriften und Standortnachteil

Ständig gibt es für die Unternehmer neue Umweltvorschriften und dadurch eine Kostenexplosion bei der Installierung von neuen Umwelttechniken. Was bedeuten die ständig neuen Umweltstandards für die Industrie und das Gewerbe?

Wir waren und sind nach wie vor ein Vorreiter darin, die ohnedies schon strengen Umweltauflagen der EU noch aufzudoppeln und zu verschärfen. Ein leidiges Beispiel sind die Luftreinhaltevorschriften des Immissionschutzgesetzes Luft, sprich Feinstaub, oder im Bereich der Abfallwirtschaft (Deponieverordnung), um nur zwei Beispiele heranzuziehen. Mit diesem „golden plating“ müssen wir aufhören. Diese zusätzlichen Vorschriften gefährden unsere Wettbewerbsfähigkeit, denn in Zeiten offener Grenzen und eines international mobilen Kapitals führen überzogene Einschränkungen und Vorschriften nicht zwangsläufig zu mehr Innovation und Erfindungsreichtum. Letzterer erschöpft sich sehr oft im banalen Wechsel des Standorts. Arbeitsplätze und Wohlstand wandern damit gleich mit.

Fahrverbote und Standortnachteil

Der Begutachtungsprozess für das neue Nachtfahrverbot im Ennstal und die geplante Erweiterung des Fahrverbots auf der B317 wurde von den Behörden eingeleitet. Es gibt also ständig neue Fahrverbote und Einschränkungen der Mobilität. Was bedeuten diese Mobilitätsbeschränkungen für die Industrie und das Gewerbe?

Diese Beschränkungen rütteln ständig an der Standortqualität, bringen letztlich nur zusätzliche Kosten mit sich, Erschwernisse in der täglichen Arbeit und münden mittelfristig in Abwanderungs- und Standortverlegungen. Gerade ländliche Regionen haben ohnedies bereits Attraktivitätsnachteile gegenüber den Ballungsräumen und werden durch die Beschneidung ihrer „Lebensadern“, das sind letztlich die Straßen- und Bahnverbindungen und damit die physische Infrastruktur, standorttechnisch noch weiter entwertet. Das Joanneum Research hat heuer eine Studie gemacht und nachgewiesen, dass der Wohlstand sich entlang der gut ausgebauten Infrastrukturachsen ausbreitet. **In diesen Fragen gehen wir mit der Frächtervertretung Hand in Hand.**

Foto: Pfeil © Pixeltrap(2)/Fotolia.com

Foto: © Picturia/Fotolia.com

Präsident KR Mag. Jochen Pildner-Steinburg – Sind wir noch zu retten?

KR Mag. Jochen Pildner-Steinburg, Präsident der Industriellenvereinigung Steiermark

Sparbudget und Infrastruktur

Die Gemeinden und das Land haben durch die beschlossenen Sparbudgets immer weniger Spielraum für Investitionen und Infrastruktur – wie treffen diese Einsparungsmaßnahmen die Industrie, das Gewerbe und den Handel?

Ein ausgeglichenes Budget ist ein wichtiges politisches Ziel, auch für die Wirtschaft. Das werden wir nicht mit dem Florianiprinzip erreichen können. Aber natürlich ist es wichtig Prioritäten zu setzen, gerade wenn die Mittel knapp sind. Die Wirtschaft zu gefährden, heißt die öffentlichen Einnahmen in Gefahr zu bringen.

Wie gefährdet ist der steirische Wirtschaftsstandort

Das Transportgewerbe ist ein exzellenter Indikator für Wirtschaftsprognosen. Derzeit gibt es ein Überangebot an Frachtraum mit dem die ersten Anzeichen gegeben sind, dass die Wirtschaftslage sich eintrübt. Ist die Industrie und das Gewerbe noch zu retten und wie gefährdet ist unser Standort?

Um den Standort müssen wir uns immer Sorgen machen. Aber bitte keinen Alarmismus. Der produzierende Bereich ist zwar von der Krise 2008/2009 sehr früh getroffen worden, hat sich aber auch sehr rasch wieder erholt und damit die gesamte Wirtschaft aus dem Tal der Tränen gezogen. Wir müssen damit leben lernen, dass die Zyklen immer kürzer werden und damit langfristige Prognosen immer schwieriger.

Umweltvorschriften und Standortnachteil

Ständig gibt es für die Unternehmer neue Umweltvorschriften und dadurch eine Kostenexplosion bei der Installierung von neuen Umwelttechniken. Was bedeuten die ständig neuen Umweltstandards für die Industrie und das Gewerbe?

Dass Österreich trotz bestehender hoher Umweltstandards immer den Musterknaben spielen will und dann unrealistische Ziele setzt, ist tatsächlich ärgerlich. Einfach, weil man damit die Wirtschaft in Regionen der Welt drängt, wo die Standards niedriger sind. Die globale Wettbewerbsfähigkeit muss immer im Auge behalten werden und die definiert sich nun einmal stark über die Kosten.

Fahrverbote und Standortnachteil

Der Begutachtungsprozess für das neue Nachtfahrverbot im Ennstal und die geplante Erweiterung des Fahrverbots auf der B317 wurde von den Behörden eingeleitet. Es gibt also ständig neue Fahrverbote und Einschränkungen der Mobilität. Was bedeuten diese Mobilitätsbeschränkungen für die Industrie und das Gewerbe?

Grundsätzlich: Wenn Mitarbeiter nicht zu ihren Arbeitsplätzen kommen, wenn Produkte nicht transportiert werden können, dann wird der Wirtschaft die Luft genommen. Regionen ohne pulsierende Wirtschaft sterben einen langsamen Tod, weil dann gerade die jungen Menschen, die keine Arbeitsperspektiven sehen wegziehen. Diese Entwicklung hat ja schon längst begonnen. Aber es braucht auch den Ausgleich mit den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung.

Foto: © otografiedk/Fotolia.com

Wichtige Informationen rund um die Uhr abrufbar!

Die Webesite der Transporteure
Wichtige Informationen finden Sie unter www.dietransporteure.at

Die Website der Fachgruppe
Brancheninformation finden Sie unter www.wko.at/stmk/transporteure

Fahrverbote in Begutachtung – B320 und B317

Die geplanten Fahrverbote für B320 und B317 befinden sich in Begutachtung, die Wirtschaftskammer Steiermark hat bereits Stellung genommen und Adaptierungen gefordert.

Was das im Raum stehende Nachtfahrverbot für die Ennstal-Bundesstraße B320 betrifft, zeichnet sich ein Kompromiss ab. Der zuständige Bezirkshauptmann hat nun eine Gesetzesvorlage in Begutachtung geschickt, nach der das Fahrverbot für Lkw über 3,5 Tonnen nicht wie ursprünglich geplant von 18 bis 6 Uhr sondern „nur" mehr von 22 bis 5 Uhr gelten soll. Erlaubt sein sollen Ab- und Rückfahrten, wenn Lkw dort ihren dauernden Standort haben. Der Begutachtungsprozess für die Gesetzesvorlage läuft noch, das Verkehrspolitische Referat der Wirtschaftskammer Steiermark hat mittlerweile Stellung genommen. In dieser Stellungnahme haben Spartenobmann Franz Glanz und Spartengeschäftsführer Anton Moser die Fahrverbote kritisch hinterfragt, da jedes Fahrverbot Umwegverkehre mit sich bringt, die Emissionen in andere Gebiete verlagert werden und es insgesamt zu einer Erhöhung der Gesamtbelastung kommt. Ein Optimum wäre aus Sicht des Verkehrspolitischen Referats in Anlehnung an die Salzburger Regelung ein Durchfahrtsverbot für Österreich grenzüberschreitend transitierende Lkw. Kritisiert wurde auf Initiative von Obmann Albert Moder weiters, dass Betriebe in Admont, Johnsbach, Wenig, St. Gallen, Altenmarkt, Weißenbach, Landl und Wildalpen durch die unzumutbaren Umwegverkehre ungerechtfertigt benachteiligt werden, wobei hier die Firmen Klausbauer und Reisinger als Beispiele angeführt wurden. Deshalb wird hier eine Einbeziehung der betroffenen Gemeinden in das Ziel- und Quellverkehrsgebiet gefordert bzw. eine Erweiterung des Ziel- und Quellverkehrs zumindest bis Leoben, Bruck und Murtal.

Verbesserungen für Unternehmer gefordert

Auch bezüglich des geplanten Fahrverbots für die B317 läuft derzeit ein Anhörungsverfahren, indem das Verkehrspolitische Referat der Wirtschaftskammer Steiermark bereits Stellung bezogen und eine Ausweitung der Ziel- oder Quellverkehrsgebiete gefordert hat. Auf Intervention von Obmann Albert Moder wurden außerdem die äußerst restriktiven, generellen Ausnahmen, die praxisfremde Festlegung der zumindest überwiegenden Be- oder Entladung und die nachteilige Behandlung der Gemeinden Liebenfels, Maria Saal und Glanegg kritisiert. Gefordert wurde außerdem, dass den Bedürfnissen ansässiger Unternehmer besser Rechnung getragen wird. Dazu Moder: „Es muss jedem Unternehmer gestattet werden, zu seinem Hab und Gut zufahren zu können, ansonsten kommt das einer Enteignung gleich. Jeder Grundbesitzer darf ja auch zu seinem Haus zu- und abfahren."

Mehrkosten in Rechnung stellen

Eine Entscheidung – sowohl für die B320 als auch die B317 – soll es noch in diesem Jahr geben. Moder betont in diesem Zusammenhang: „Ich als Obmann will mich grundsätzlich nicht mehr mit Fahrverboten auseinander setzen und auch die Transportunternehmer sollen sich damit nicht mehr belasten, sondern sich auf das Transportgeschäft konzentrieren. Die Fahrverbote betreffen ausschließlich Industrie, Handel und Gewerbe. Diese müssen sich mit diesem Thema beschäftigen, weil sie es ja sind, die ihre Waren abtransportieren wollen." Moder weiter: „Wenn man nirgends mehr fahren darf, müssen die Bewohner auch auf die Güter des täglichen Bedarfes verzichten und können nur jene Güter konsumieren, die in der Region produziert werden. Außerdem kostet der Transport dann viel mehr als jetzt, weil Mehrkilometer und Umwege in Rechnung gestellt werden müssen. Die Transportunternehmer verdienen ihr Geld dann eben durch Umwegsverkehre und Mehrkilometer."

Ausdehnung des Fahrverbotes auf der B114 – Triebener Straße

Das Fahrverbot auf der B114 Triebener Straße wurde für Sattelkraftfahrzeuge über 7,5 t Gesamtgewicht vom 1. November bis 15. April erweitert. Hier wird noch eine Änderung gefordert.

Foto: © Yuri Arcurus/Fotolia.com

Maßgeschneiderte Kurse für Kraftfahrer am WIFI Steiermark

Die Weiterbildungen am WIFI Steiermark werden auf Wunsch individuell für die steirischen Transportunternehmen konzipiert. Neu im WIFI-Programm ist eine unternehmensbezogene Variante der gesetzlich vorgeschriebenen Berufskraftfahrerweiterbildungen.

Nicht nur in Graz, auch an zehn weiteren Standorten in der gesamten Steiermark, bietet das WIFI Steiermark Weiterbildungen für Berufskraftfahrer an. Dabei ist es auch möglich, Kurse speziell für die Anforderungen einzelner Unternehmen oder Qualifizierungsverbünde zu konzipieren, wie Peter Hochegger, Leiter des WIFI Steiermark, erläutert: „Sowohl der Veranstaltungsort als auch die Kurszeiten können individuell an den Bedarf der Unternehmen angepasst werden."

Zum Kursangebot des WIFI Steiermark im Bereich Verkehr zählt auch die 35-stündige Berufskraftfahrerweiterbildung, die für Lenker der Führerscheinklassen C und C1/D verpflichtend ist. Das klassische Angebot des WIFI Steiermark zeichnet sich hier durch einen besonders umfangreichen Praxisteil aus. „Auf Anregung einiger Transportunternehmen haben wir nun aber einen speziellen Kurs konzipiert, der den unternehmerischen Anforderungen entspricht", erläutert Jörg Geister, Leiter für die Ausbildungen im Bereich Verkehr am WIFI Steiermark.

Förderungen

Das zentrale Förderungsservice [ZFS] und die betriebswirtschaftlichen Referenten des Wirtschaftsservice in den jeweiligen Regionalstellen der Wirtschafskammer Steiermark werden Sie gerne über mögliche Förderungen beraten.

INFO

WIFI Steiermark • Bereichsleiter Jörg Geister
Tel. 0316/602-881
E-Mail: joerg.geister@stmk.wifi.at • Web: www.stmk.wifi.at/verkehr

WEITERBILDUNG FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

Seit 2. Mai 2008 gilt in Österreich die Verordnung über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Fahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (GWB).

Davon betroffen sind
- **im Bereich des Güterverkehrs:** Lenker von Kraftfahrzeugen für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern (Führerscheinklassen C, C1)
- **Staatsangehörige eines Drittlandes,** deren Arbeitgeber in einem EU-Land niedergelassen ist und der Fahrer auch im EU-Raum einsetzt

Die Verordnung ist gültig
- seit 9. September 2009 für den Güterverkehr

Verpflichtend nachzuweisen sind
- 35 Stunden Weiterbildung innerhalb von fünf Jahren

Der Nachweis der Weiterbildung muss der zuständigen Führerscheinbehörde erbracht werden, dies wird im Führerschein vermerkt und gilt damit für die nächsten fünf Jahre (wird kein Nachweis erbracht, verliert der Lenker die Berechtigung, im Personen- oder Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU unterwegs sein zu dürfen).

DAS WIFI-ANGEBOT

Das Weiterbildungsangebot des WIFI ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben in fünf Themenblöcke unterteilt:
- Rationelles Fahrverhalten
- Wirtschaftliche Fahrweise (Optimierung des Kraftstoffverbrauches)
- Ladungssicherung
- Sozialrechtliche Vorschriften
- Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit

Die Ausbildung kann sowohl als Block, wie auch in Einzeltagen à sieben Stunden Ausbildungsdauer je Themenblock absolviert werden.

Individuelle Firmenpakete
Das WIFI ist Ihr kompetenter Ansprechpartner bei individuell zugeschnittenen Firmenpaketen. Nutzen Sie die Chance der Weiterbildung gemäß den gesetzlichen Vorgaben und machen Sie diese zu Ihrem Vorteil. Informieren Sie sich über individuelle Möglichkeiten und fordern Sie Ihr persönliches Angebot an. Profitieren Sie gemeinsam mit Ihren Lenkern von unserer langjährigen Erfahrung in der Aus- und Weiterbildung.

Regionales Bildungsangebot
Die Weiterbildung für Berufskraftfahrer können Sie besuchen im/in der
- WIFI Graz
- WIFI Obersteiermark/Niklasdorf
- WIFI Süd/Unterpremstätten
- WK Regionalstelle Ennstal/Salzkammergut/Liezen
- WK Regionalstelle Murtal/Judenburg
- WK Regionalstelle Südsteiermark/Leibnitz
- WK Regionalstelle Hartberg

Andere Veranstaltungsorte können individuell vereinbart werden.

TERMINE UND BUCHUNG

Aktuelle Veranstaltungstermine samt Online-Buchungsmöglichkeit finden Sie auch unter www.stmk.wifi.at/verkehr

INFORMATION UND KONTAKT

Informationen und Auskünfte erteilen Ihnen gerne:

WIFI Steiermark
Körblergasse 111-113, 8021 Graz
Mag. Jörg Geister
Telefon 0316 602-881
joerg.geister@stmk.wifi.at

WIFI Obersteiermark
Leobnerstr. 94, 8712 Niklasdorf
DI (FH) Erich Wolff
Telefon 0316 602-8022
erich.wolff@stmk.wifi.at

DAS PLUS FÜR SIE

Ihr Nutzen im Überblick:

- **regionales Kursangebot**
- **Berücksichtigung Ihrer Terminwünsche**
- **Beratung durch WIFI-Experten**
- **Förderung der Kurskosten durch das AMS möglich**

Slowenien – keine Bestrafung bei fehlender Code 95-Eintragung

Slowenien hat in der Vergangenheit auch für ausländische EU-Fahrer – unabhängig der jeweiligen nationalen Eintragungsbestimmungen im Hinblick auf die Weiterbildung („C95") – diese Eintragung im Führerschein schon jetzt verlangt und bei Fehlen sanktioniert.
Der zuständige Generaldirektor der Kommission hat auf Anfrage der Interessensvertretung zum Thema Code 95 in Slowenien nun in einem Schreiben Stellung genommen:
Die Antwort besagt im Wesentlichen, dass die slowenischen Behörden nicht über die vereinbarten Übergangsfristen informiert waren, und dass Bestrafungen der Lkw-Fahrer aus anderen Mitgliedstaaten ab nun nicht mehr vorkommen sollten.

Das Antwortschreiben in slowenischer Sprache wird Ihnen gerne bei Bedarf übermittelt.

Frankreich – Bestrafung des Nichtmitführens von Alkotestern erst ab 1. März 2013

Wir wurden darüber informiert, dass die ursprüngliche Frist zur Bestrafung des Nichtmitführens von Alkotestern in Frankreich vom 1. November 2012 auf **1. März 2013 verschoben wurde.**

Die AISÖ ist über das AWC Strassburg bemüht, weitere Alkotester zu bekommen und hat entsprechende Nachbestellungen aufgegeben. Aufgrund von Produktionsengpässen in Frankreich treffen diese jedoch erst verzögert ein.

Der Fachverband rechnet mit der ersten Nachlieferung Ende November, sodass damit die derzeit offenen Bestellungen Anfang/Mitte Dezember bedient werden können.

Eine weitere Nachlieferung trifft Mitte Jänner 2013 bei der AISÖ ein, Bestellungen richten Sie bitte direkt an office@aisoe.at

Schweden – Winterreifenpflicht vom 1. Dezember bis 31. März 2013

Die schwedische Regierung hat am 22. November 2012 die Winterreifenpflicht für Schwerfahrzeuge beschlossen. Die Veränderung tritt mit **1. Januar 2013** in Kraft und bedeutet, dass in der Zeit vom 1. Dezember bis 31. März alle Schwerfahrzeuge (Lkw, Autobusse und Pkw über 3,5 t) in Schweden auf den Antriebsachsen mit Winterreifen oder gleichwertiger Ausrüstung (Schneeketten, Leiterketten) ausgestattet sein müssen,

wenn winterliche Straßenverhältnisse vorherrschen. Winterliche Straßenverhältnisse sind: Glatteis, Schnee, Schneematsch oder Frost auf der Fahrbahn.

Foto: © Ketten: PixMedia; Buttons (3) Helmut Niklas/Fotolia.com

CEMT – Einführung des EEV und EURO VI sicheren Lkw und Übergangsfrist

Wie wir vom Fachverband informiert wurden, sind gemäß des Beschlusses des ITF vom 12. Oktober 2012 seit 01.12.2012 neue CEMT-Formulare zu technischen und Sicherheitsanforderungen in Kraft getreten. Dies wurde wegen der Einführung des „EEV“ und „EURO VI“ sicheren Lkw notwendig. Der „EURO III“ sichere Lkw soll bis 1. Jänner 2016 auslaufen.

Bis zur Änderung des Handbuches aus dem Jahr 2009 bzw. bis zum 1. Jänner 2014 sind die bisherigen Formulare weiterhin gültig und die derzeit geltenden Regelungen bleiben aufrecht.

Laufend aktuelle Entwicklung von Dieselpreis und Transportkostenindex

Auf der Website des Fachverbandes www.dietransporteure.at; Link: Güterverkehr, Statistik Indizes finden Sie die aktuellen Werte.

Laufend aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich

Unter www.dietransporteure.at; Link: Güterverkehr, Statistik Indizes, Inflation in Österreich finden Sie die aktuellen Werte.

Erhöhung der Maut zwischen 2,7 und 3,3% ab 1. Jänner 2013

Am 30. November 2012 wurde die Mauttarifverordnung 2012 im österreichischen Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Die Grundkilometertarife werden in den einzelnen Klassen im § 2 festgelegt. Aufgrund der Spreizung ergeben sich somit folgende neuen Tarife (in €/km exkl. USt.):

Hinsichtlich der Tarifgruppen bleibt die bisherige Kategorisierung gleich:

Tarifgruppe:
A: EURO 6
B: EEV
C: EURO 4 und 5
D: EURO 0 bis 3

Die neuen Tarife gelten mit Wirkung 1. Jänner 2013.

Tarif-gruppe	Kat. 2 (2 Achsen)	Kat. 3 (3 Achsen)	Kat. 4+ (4 und mehr A.)
A	0,149	0,2086	0,3129
B	0,155	0,2170	0,3255
C	0,170	0,2380	0,3570
D	0,193	0,2702	0,4053

Nähere Informationen finden Sie im Bundesgesetzblatt.

KV-Verhandlungen Arbeiter – 3,5% Erhöhung

KV-Verhandlungen Güterbeförderungsgewerbe Arbeiter 2013 erfolgreich abgeschlossen – drei wichtige Forderungen für die Transporteure umgesetzt!

Hier informieren wir Sie über das Ergebnis der KV-Verhandlungen im Güterbeförderungsgewerbe Arbeiter:

1) Formulierung Einsatzzeit:

Die Arbeitgeberforderung nach einer Neuformulierung der Einsatzzeitbestimmung konnte umgesetzt werden: Begriff „Einsatzzeit" – Artikel VIa Ziffer 8

Formulierung neu:
„[…]
a) Die gesamte Einsatzzeit, mit Ausnahme einer einstündigen Essenspause und der in lit. b genannten Teile der Einsatzzeit, wird wie Arbeitszeit bezahlt.
b) Nicht bezahlt werden jene Teile der Einsatzzeit, die nicht Arbeitszeit darstellen (z. B. vorgezogene Teile der Ruhezeit im Sinne von Artikel 4 Ziffer g der VO 561/2006).
[…]"

Als erläuternde Bemerkung wird ein neuer Anhang 2 (der jetzige Anhang 2 wird zu Anhang 3) im KV angefügt.
In einem neuen Anhang 2 erfolgt eine gemeinsame Erläuterung der KV-Partner zu Artikel VI a Ziffer 8 b, dieser soll wie folgt lauten:
„Mit dieser Regelung soll klargestellt werden, dass nur jene Zeiten, die Arbeitszeit im Sinne der arbeitsrechtlichen Vorschriften (Arbeitszeitgesetz) darstellen, zu bezahlen sind.

Der Begriff der Arbeitszeit für Lenker ist in § 13b Absatz 1 Arbeitszeitgesetz definiert:
„§ 13b. (1) Die Arbeitszeit für Lenker umfasst die Lenkzeiten, die Zeiten für sonstige Arbeitsleistungen und die Zeiten der Arbeitsbereitschaft ohne die Ruhepausen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit oder bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung beginnt eine neue Tagesarbeitszeit nach Ablauf der gesamten Ruhezeit."

Mit dieser Definition der Arbeitszeit für Lenker setzt § 13b AZG den in Artikel 3 Buchstabe a der EU-Lenkerarbeitszeit-Richtlinie 2002/15 enthaltenen Begriff der Arbeitszeit um. Im Detail ist daher unter dem Begriff „Arbeitszeit" im Sinne von Artikel VI a Ziffer 8b des KV Folgendes zu verstehen:
Arbeitszeit ist die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Beschäftigte an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, und während der er seine Funktion oder Tätigkeit ausübt, d. h. – die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr; diese Tätigkeiten umfassen insbesondere Folgendes:

- Fahren,
- Be- und Entladen,
- Reinigung und technische Wartung,
- alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs und der Ladung zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen; hierzu gehören auch: Überwachen des Beladens/Entladens, Erledigung von Formalitäten im Zusammenhang mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw.;
- die Zeiten der Arbeitsbereitschaft."

2) Umformulierung Normalarbeitszeit (Artikel V, Ziffer 2):

Die Arbeitgeberforderung nach einer Umformulierung der Normalarbeitszeitbestimmung konnte umgesetzt werden:
„2. Die Normalarbeitszeit soll nicht vor 5 Uhr beginnen und soll um 20 Uhr, an Samstagen um 15 Uhr, beendet sein. Ausgenommen sind Dienstnehmer in Schichtbetrieben mit anderen Einsatzzeiten."

3) Ersatzlose Streichung der Übersiedlungszulage (Lohn- und Zulagenordnung, Buchstabe D, lit. b – Zulage bei Übersiedlungen):

Die Arbeitgeberforderung nach einer ersatzlosen Streichung dieser Zulage konnte umgesetzt werden.
Hinsichtlich des von der Gewerkschaft VIDA geforderten Punktes zur Bezahlung der aufgewendeten Zeit für den Besuch der Weiterbildungskurse (C 95) als Arbeitszeit, wurde vereinbart, diesen Punkt – nach Klärung von offenen Fragen – erst ab dem Jahr 2014 (für KV Verhandlungen 2015) zu verhandeln.

Die KV-Stundenlöhne, Zulagen und die Lehrlingsentschädigung steigen um +3,5 Prozent ab dem 01.01.2013 (keine IST-Lohn-Vereinbarung). Die neuen Lohntabellen werden Ihnen so schnell wie möglich nachgereicht.

Zur ersten Information die Lohntafeln Güterbeförderung 2013 – provisorisch – auf den folgenden Seiten:

Lohntafel Güterbeförderung 2013 – provisorisch

3,50 %

A. Stunden-, Wochen- und Monatslöhne

1. Hilfsarbeiter, Garagenarbeiter, Traktorfahrer, Mitfahrer und Kraftfahrer für LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht	Normal-Stundenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2013	Normal-Wochenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2013	Normal-Monatslohn 2012	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2013
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,64	0,27	7,91	305,60	10,80	316,40	1.321,72	46,71	1.368,43
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	7,82	0,27	8,09	312,80	10,80	323,60	1.352,86	46,71	1.399,57
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,02	0,28	8,30	320,80	11,20	332,00	1.387,46	48,44	1.435,90
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,21	0,29	8,50	328,40	11,60	340,00	1.420,33	50,17	1.470,50
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,41	0,29	8,70	336,40	11,60	348,00	1.454,93	50,17	1.505,10

2. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen	Normal-Stundenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2013	Normal-Wochenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2013	Normal-Monatslohn 2012	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2013
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,82	0,27	8,09	312,80	10,80	323,60	1.352,86	46,71	1.399,57
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,02	0,28	8,30	320,80	11,20	332,00	1.387,46	48,44	1.435,90
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,21	0,29	8,50	328,40	11,60	340,00	1.420,33	50,17	1.470,50
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,45	0,30	8,75	338,00	12,00	350,00	1.461,85	51,90	1.513,75
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,66	0,30	8,96	346,40	12,00	358,40	1.498,18	51,90	1.550,08

3. Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen	Normal-Stundenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2013	Normal-Wochenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2013	Normal-Monatslohn 2012	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2013
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	7,92	0,28	8,20	316,80	11,20	328,00	1.370,16	48,44	1.418,60
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,11	0,28	8,39	324,40	11,20	335,60	1.403,03	48,44	1.451,47
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,33	0,29	8,62	333,20	11,60	344,80	1.441,09	50,17	1.491,26
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,57	0,30	8,87	342,80	12,00	354,80	1.482,61	51,90	1.534,51
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,75	0,31	9,06	350,00	12,40	362,40	1.513,75	53,63	1.567,38

4. Kraftfahrer für Kraftwagenzüge und Sattelkraftfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Partieführer und Platzmeister	Normal-Stundenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2013	Normal-Wochenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2013	Normal-Monatslohn 2012	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2013
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,02	0,28	8,30	320,80	11,20	332,00	1.387,46	48,44	1.435,90
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,21	0,29	8,50	328,40	11,60	340,00	1.420,33	50,17	1.470,50
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,45	0,30	8,75	338,00	12,00	350,00	1.461,85	51,90	1.513,75
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,66	0,30	8,96	346,40	12,00	358,40	1.498,18	51,90	1.550,08
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,84	0,31	9,15	353,60	12,40	366,00	1.529,32	53,63	1.582,95

NATIONAL

5. Kraftfahrer mit Lenkerausbildung aufgrund der §§ 2, 11 und 14 des Gefahrengut-beförderungsgesetzes ...	Normal-Stundenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2013	Normal-Wochenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2013	Normal-Monatslohn 2012	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2013
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,21	0,29	8,50	328,40	11,60	340,00	1.420,33	50,17	1.470,50
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,45	0,30	8,75	338,00	12,00	350,00	1.461,85	51,90	1.513,75
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,66	0,30	8,96	346,40	12,00	358,40	1.498,18	51,90	1.550,08
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,84	0,31	9,15	353,60	12,40	366,00	1.529,32	53,63	1.582,95
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,05	0,32	9,37	362,00	12,80	374,80	1.565,65	55,36	1.621,01

6. Berufkraftfahrer mit Lehrabschlussprüfung	Normal-Stundenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2013	Normal-Wochenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2013	Normal-Monatslohn 2012	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2013
a) Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit bis zu 3 Achsen									
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,02	0,28	8,30	320,80	11,20	332,00	1.387,46	48,44	1.435,90
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,21	0,29	8,50	328,40	11,60	340,00	1.420,33	50,17	1.470,50
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,45	0,30	8,75	338,00	12,00	350,00	1.461,85	51,90	1.513,75
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,66	0,30	8,96	346,40	12,00	358,40	1.498,18	51,90	1.550,08
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	8,84	0,31	9,15	353,60	12,40	366,00	1.529,32	53,63	1.582,95
b) Kraftfahrer für LKW über 3,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 3 Achsen									
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,25	0,29	8,54	330,00	11,60	341,60	1.427,25	50,17	1.477,42
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,41	0,29	8,70	336,40	11,60	348,00	1.454,93	50,17	1.505,10
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,66	0,30	8,96	346,40	12,00	358,40	1.498,18	51,90	1.550,08
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	8,86	0,31	9,17	354,40	12,40	366,80	1.532,78	53,63	1.586,41
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,05	0,32	9,37	362,00	12,80	374,80	1.565,65	55,36	1.621,01
c) Kraftfahrer für Kraftwagenzüge und Sattelkraftfahrzeuge									
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,45	0,30	8,75	338,00	12,00	350,00	1.461,85	51,90	1.513,75
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,66	0,30	8,96	346,40	12,00	358,40	1.498,18	51,90	1.550,08
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	8,84	0,31	9,15	353,60	12,40	366,00	1.529,32	53,63	1.582,95
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,07	0,32	9,39	362,80	12,80	375,60	1.569,11	55,36	1.624,47
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,26	0,32	9,58	370,40	12,80	383,20	1.601,98	55,36	1.657,34

7. Tankwagenfahrer	Normal-Stundenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Stundenlohn 2013	Normal-Wochenlohn 2012	Erhöhung	Normal-Wochenlohn 2013	Normal-Monatslohn 2012	Erhöhung	Normal-Monatslohn 2013
a) Bei Betriebszugehörigkeit bis zu 5 Jahren	8,66	0,30	8,96	346,40	12,00	358,40	1.498,18	51,90	1.550,08
b) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 5 Jahren bis zu 10 Jahren	8,84	0,31	9,15	353,60	12,40	366,00	1.529,32	53,63	1.582,95
c) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren	9,07	0,32	9,39	362,80	12,80	375,60	1.569,11	55,36	1.624,47
d) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 15 Jahren bis zu 20 Jahren	9,26	0,32	9,58	370,40	12,80	383,20	1.601,98	55,36	1.657,34
e) Bei Betriebszugehörigkeit von länger als 20 Jahren	9,45	0,33	9,78	378,00	13,20	391,20	1.634,85	57,09	1.691,94

B. Lehrlingsentschädigung	2012	Erhöhung	2013
Die monatliche Lehrlingsentschädigung beträgt			
im 1. Lehrjahr	563,49	19,72	583,21
im 2. Lehrjahr	799,24	27,97	827,21
im 3. Lehrjahr	1.057,97	37,03	1.095,00
im 4. Lehrjahr (Doppellehre)	1.207,47	42,26	1.249,73

C. 1. Tages- und Nächtigungsgelder im Inland	Taggeld 2012	Erhöhung	Taggeld 2013
Tagesgeld	26,16		26,16
Nächtigungsgeld	15,00		15,00

D. Erschwernis-, Gefahren- und Schmutzzulage	Taggeld 2012	Erhöhung	Taggeld 2013
a) Für das Zutragen und Verladen oder Abtragen und Entladen folgender Gegenstände gebührt pro Stück und Arbeitspartie folgende Zulage:			
Klaviere oder Kassen	15,49	0,54	16,03
Andere Schwergüter von 250 bis 500 kg	13,02	0,46	13,48
Schwergüter ab 500kg, Zulage nach freier Vereinbarung, jedoch mindestens	18,49	0,65	19,14
Für die Durchführung von Autotransporten gebührt beim Einsatz eines Spezialfahrzeuges eine Erschwerniszulage pro Einsatztag (ausgenommen Abschlepp- und Pannendienste)	4,84	0,17	5,01
b) Beim Transport von Möbel (das sind Einrichtungsgegenstände oder Haushaltsgeräte) gebührt grundsätzlich pro Arbeitnehmer, der mit dem Möbeltransport befasst ist, pro Einsatztag eine Zulage	4,84	0,17	5,01
c) Beim Einsammeln von Abfällen gem. § 2 Abfallwirtschaftsgesetz i. d. F. BGBl. I 102/2002, gebührt pro Arbeitnehmer und Einsatztag eine Zulage von	13,24	0,46	13,70
d) Für das bloße Umtragen (Umstellen) von Klavieren oder Kassen innerhalb betriebsfremder Räumlichkeiten gebührt pro Stück und Arbeitspartie:			
Im gleichen Stockwerk	8,42	0,29	8,71
In verschiedenen Stockwerken	8,42	0,29	8,71
Zuschlag pro Stockwerk			
mindestens	4,84	0,17	5,01
höchstens	12,15	0,43	12,58

Foto: © Matttilda/Fotolia.com

Nachtfahrverbot Tirol – Ausnahme für EEV und EURO VI

Mit der 119. Verordnung des Tiroler Landeshauptmannes (vom 25. Oktober 2012) wurde das Nachtfahrverbot auf der A12 entsprechend geändert! Zusätzlich zur bestehenden Euro-6-Ausnahme, konnte – durch entsprechende Interventionen – eine weitere Ausnahme für EEV-Fahrzeuge erreicht werden (die ursprüngliche Ausnahmeregelung hätte nur mehr eine Ausnahme für Euro-6-Fahrzeuge vorgesehen gehabt)!

Diese Ausnahme (für EEV Fahrzeuge) gilt in der vorliegenden Verordnung bis 31. Oktober 2013.

Diese novellierte Verordnung zum Nachtfahrverbot auf der A12 Inntalautobahn in Tirol wurde erst einen Tag vor dem Inkrafttreten am 1. November 2012 im Landesgesetzblatt veröffentlicht. Das machte eine zeitgerechte Planung für die betroffenen Transporteure unmöglich, übt Wolfgang Herzer, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung, scharfe Kritik.

Gewerbsmäßiger Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedern des Euroraums

Seit 16.11.2012 ist eine Verordnung über den gewerbsmäßigen Straßentransport von Euro-Bargeld zwischen den Mitgliedstaaten des Euroraums in Kraft getreten.
Aufgrund der großen Unterschiede in den nationalen Regelungen der Mitgliedstaaten zu Bargeldtransporten hat sich die EU entschieden, eine einheitliche Vorgehensweise mittels Verordnung zu schaffen. Diese Verordnung sieht nun vor, dass zusätzlich zu nationalen Lizenzen, die in vielen EU-Mitgliedstaaten vorgesehen sind, eine eigene Lizenz für den grenzüberschreitenden Euro-Bargeldtransport erforderlich ist.

Im Hinblick auf Kabotage ist in der Verordnung festgehalten, dass die Anzahl für Euro-Bargeldzustellungen bzw. Abholungen von Cash-in-transit-(CIT)-Unternehmen nicht im Sinne der Kabotageregelung der VO Nr.1072/2009 auf drei Fahrten begrenzt ist.

Forderungen zu Lenk- und Ruhezeiten in Brüssel deponiert – mehr Flexibilität bei Lenkpausen

Die Wirtschaftskammer Österreich hat gemeinsam mit dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag und dem Zentralverband des deutschen Handwerks ein Briefing für sämtliche Akteure bei der Überarbeitung der Verordnungen über den Tachografen und die Lenk- und Ruhezeiten veranstaltet. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, brauchen Österreichs Unternehmen dringend praxisgerechte Vereinfachungen bei der Verwendung des Tachografen. Ohne Abstriche bei der Verkehrssicherheit würde mehr Flexibilität bei der Lenkpause große Erleichterungen bringen. Wir fordern daher eine Teilungsmöglichkeit der 45-minütigen Lenkpause in drei Teile. Dies entspricht den täglichen Gegebenheiten, besonders im Personen- und Kurzstreckenverkehr. Ideal wäre eine Ausnahme des von einer Vielzahl kurzer Stopps bestimmten Baustellenverkehrs, wie sie das Parlament fordert.

Foto: © Samuel René Halifax/Fotolia.com

Interessante, aktuelle Infos aus der Branche

Jetzt S 24 Newsletter kostenlos abonnieren!

Anmeldung unter www.service24.at

unter Newsletter-Anmeldung

Jetzt ANMELDEN

Mängelkatalog für Gefahrguttransporte aktualisiert

Die ordnungsgemäße Abwicklung von Gefahrguttransporten ist eine wesentliche Voraussetzung für eine hohe Verkehrssicherheit. Ein sogenannter Gefahrgut-Mängelkatalog ordnet Vergehen bei Gefahrguttransporten drei Gefahrenkategorien zu, um allfällige Maßnahmen im Zuge einer Kontrolle zu veranlassen (I unverzügliche Behebung des Verstoßes, II Behebung spätestens am Beförderungsende, III Behebung später z. B. im Betrieb). Die Einstufung eines Mangels in allfälligen Strafverfahren darf nicht ungeprüft übernommen werden. Die Expertengruppe des Verkehrsministeriums hat nun eine weitere Aktualisierung des Mängelkatalogs (Erstauflage 2005) vorgenommen. Fehlt z. B. der Eintrag „Umweltgefährdend" im Beförderungspapier, wird das Vergehen der Kategorie III zugeordnet. Wenn beim Transport von 'begrenzter Menge' die Kennzeichnung am Fahrzeug fehlt, wird dies nunmehr der Kategorie I zugeordnet, wobei eine abweichende Form (Farbe, Größe) als Verstoß der Kategorie III zu betrachten ist.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website www.wko.at/stmk/transporteure – Verkehr allgemein – Verordnungen und Gesetze – Gefahrgut.

Verkehrsträgerübergreifender Masterplan für Österreich gefordert

Eine mangelhafte Infrastruktur wirkt sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und die Wertschöpfung der österreichischen Wirtschaft aus. Im Rahmen des 9. Infrastruktursymposiums Future Business Austria erneuerte Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr, die Forderung nach einem verkehrsträgerübergreifenden Masterplan für Österreich. Aus Sicht der Verkehrswirtschaft kristallisieren sich vier Schwerpunktbereiche heraus: die Verknüpfung der Verkehrsträger zur Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur, die richtigen Rahmenbedingungen für deren effiziente Nutzung, eine fundierte Aus- und Weiterbildung sowie das Thema Umwelt und Nachhaltigkeit. Der Masterplan soll im Anschluss an einen breiten Abstimmungsprozess auf höchster politischer Ebene ausgearbeitet werden. Die österreichische Verkehrswirtschaft wirkt dabei gerne mit Input aus der unternehmerischen Praxis mit, so Klacska.

Klima:aktiv mobil – Fördermittel für Fuhrparkerneuerung lukrieren

Die Programme Umweltförderung im Inland (UFI) und klima:aktiv mobil stellen für Maßnahmen zur CO_2-Reduktion im betrieblichen Verkehr Geldmittel bereit. Werden Transportvorgänge effizienter gestaltet (Routenoptimierungssysteme), alternative Kraftstoffe eingesetzt, Fahrzeuge mit alternativem Antrieb angeschafft oder Spritspartrainings für die Lenker durchgeführt, können Fördermittel lukriert werden. Besonders kleine und mittlere Unternehmen sind angesprochen, weil auch Projekte mit niedrigen Investitionskosten gefördert werden. Förderprämien für Pkw und Leichte Lkw mit alternativem Antrieb, wie Hybrid-Fahrzeuge (400 Euro), Erdgasfahrzeuge (500 Euro, 1.000 bei Verwendung von Biogas), Elektroautos (2.500 Euro, 5.000 bei Ökostrom) sowie für die Anschaffung von Elektrofahrrädern (200 Euro, 400 bei Ökostrom) oder E-Scootern (250 Euro, 500 bei Ökostrom) können auch online bei der Kommunalkredit Public Consulting GmbH beantragt werden. Weiters werden im Rahmen einer Sonderförderung befristet 1.000 E-Ladestationen bis 31. Dezember 2012 gefördert (500 Euro für Pkw, 250 für Zweiräder).

Foto: © lassedesignen/Fotolia.com

Arbeitsrecht

Auflösungsabgabe ab 01.01.2013 von € 113,–

Um zusätzliche finanzielle Mittel für die Wiedereingliederung von Arbeitslosen bereitstellen zu können, hat der Gesetzgeber die Einführung einer Auflösungsabgabe beschlossen. Diese Abgabe haben Dienstgeber grundsätzlich dann zu entrichten, wenn ein arbeitslosenversicherungspflichtiges Dienstverhältnis beendet wird. Betroffen sind (echte und freie) Beschäftigungsverhältnisse, die nach dem 31. Dezember 2012 enden. Die voraussichtliche Höhe der Auflösungsabgabe für das Jahr 2013 beträgt 113,– Euro und wird jährlich angepasst. Sie ist im Monat der Auflösung des Dienstverhältnisses fällig und gemeinsam mit den Sozialversicherungsbeiträgen abzurechnen (neue Verrechnungsgruppe N80). Die Krankenversicherungsträger heben die Abgabe ein und leiten sie an das Arbeitsmarktservice (AMS) weiter. Es gelten Ausnahmen:

Keine Auflösungsabgabe ist zu entrichten, wenn ...

- das (freie) Dienstverhältnis auf längstens sechs Monate befristet war,
- das Dienstverhältnis während des Probemonates aufgelöst wird,
- ein Lehrverhältnis aufgelöst wird,
- ein verpflichtendes Ferial- oder Berufspraktikum beendet wird,
- das (freie) Dienstverhältnis nach § 25 Insolvenzordnung gelöst wird,
- innerhalb eines Konzerns im unmittelbaren Anschluss an das beendete Dienstverhältnis ein neues Dienstverhältnis begründet wird oder
- das (freie) Dienstverhältnis durch den Tod des (freien) Dienstnehmers endet.

Die Auflösungsabgabe entfällt, wenn ...

- der (freie) Dienstnehmer kündigt,
- der (freie) Dienstnehmer ohne Vorliegen eines wichtigen Grundes vorzeitig austritt bzw. das Vertragsverhältnis löst,
- der Dienstnehmer aus gesundheitlichen Gründen vorzeitig austritt,
- der Dienstnehmer gerechtfertigt entlassen wird bzw. der Dienstgeber das freie Dienstverhältnis aus wichtigem Grund vorzeitig auflöst,
- im Zeitpunkt der Auflösung des (freien) Dienstverhältnisses Anspruch auf eine Invaliditätspension oder Berufsunfähigkeitspension besteht,
- der (freie) Dienstnehmer bei einvernehmlicher Auflösung des (freien) Dienstverhältnisses das Regelpensionsalter vollendet hat und die Anspruchsvoraussetzungen für eine Alterspension erfüllt oder
- der Dienstnehmer bei einvernehmlicher Auflösung des Dienstverhältnisses die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme eines Sonderruhegeldes nach dem Nachtschwerarbeitsgesetz erfüllt.

Foto: © Fotolia.com

Nichterscheinen zur Arbeit – was kann man tun?

1. Vorzeitiger Austritt durch den Arbeitnehmer?

Das bloße Nichterscheinen bei der Arbeit durch den Arbeitnehmer alleine berechtigt nach der herrschenden Entscheidungspraxis der Gerichte nicht zur Annahme, dass der Arbeitnehmer sein Dienstverhältnis durch vorzeitigen Austritt bereits beendet habe. Ein vorzeitiger Austritt liegt in der Regel erst dann vor, wenn der Arbeitnehmer eine entsprechende ausdrückliche mündliche oder schriftliche Erklärung dazu abgibt. Jedenfalls reicht das bloße Nichterscheinen zur Arbeit alleine dafür nicht aus.

2. Fristlose Entlassung durch den Arbeitgeber?

Grundsätzlich stellt ein nachweisliches, unentschuldigtes Fernbleiben von der Arbeit im beträchtlichen Ausmaß und mit umfassenden negativen Auswirkungen für den Arbeitgeber einen Entlassungsgrund dar. Die Erheblichkeit dieses Versäumnisses hängt aber entscheidend vom Einzelfall ab. In den meisten Fällen kann der Arbeitnehmer aber für sein Nichterscheinen nachträglich einen Hinderungsgrund (z. B.: Krankenstand) nachweisen, sodass es sich um kein unentschuldigtes Fernbleiben handelt und sich somit daraus alleine kein Entlassungsrecht ergibt. Siehe dazu Ausführungen im nächsten Punkt.

3. Unterlassene Mitteilung einer Dienstverhinderung?

In den meisten Fällen stellt sich nachträglich heraus, dass der Dienstnehmer weder vorzeitig ausgetreten noch unentschuldigt ferngeblieben ist, sondern lediglich aus „Schlamperei“ dem Arbeitgeber seinen gerechtfertigten Grund für das Fernbleiben nicht gemeldet hat (z. B. Krankenstand). In diesem Falle ist der Arbeitnehmer somit weder ausgetreten noch berechtigt dieses Verhalten im Normalfall zur fristlosen Entlassung. (Die Entlassung wäre nur dann gerechtfertigt, wenn durch die unterlassene Meldung des Hinderungsgrundes ein beträchtlicher betrieblicher Schaden entstanden ist und womöglich der Arbeitnehmer schon trotz Ermahnung mehrfach solche Meldungen unterlassen hat und überdies sonstige gröblichste Fehlverhalten vorliegen. Die notwendige Erheblichkeit dieser Fehlverhaltensweisen des Arbeitnehmers hängt aber entscheidend vom Einzelfall ab.) **Die unterlassene Meldung eines ansonsten nachweislichen Krankenstandes führt lediglich zum Verlust des Entgeltanspruches für die Dauer des Krankenstandes selbst.** Der Arbeitgeber hat somit den Arbeitnehmer, welcher den Entgeltanspruch verliert, für diesen Zeitraum auch von der Sozialversicherung abzumelden. Die Abmeldung hat ausschließlich unter der Rubrik **„Ende Entgelt“** (nicht unter der Rubrik **„Ende Beschäftigungsverhältnis“**) zu erfolgen.

4. Richtige Vorgehensweise!!!

Erscheint der Arbeitnehmer einfach nicht zum Dienst, ohne den Arbeitgeber über den Grund des Fernbleibens zu informieren, empfiehlt es sich daher lediglich den Arbeitnehmer mit „Ende Entgelt“ bei der Gebietskrankenkasse abzumelden. Endgültige Klarheit über den Fall erlangt man erst, wenn der Arbeitnehmer den Dienst wieder antritt und eine Befragung möglich ist bzw. wenn der Arbeitnehmer eine sonstige ausdrückliche Erklärung abgibt. Stellt sich nachträglich heraus, dass der Arbeitnehmer tatsächlich für eine beträchtliche Zeit unentschuldigt ferngeblieben ist, so besteht nach wie vor das Recht auf Ausspruch der in diesem Falle noch immer rechtzeitigen fristlosen Entlassung. **Stellt sich aufgrund einer ausdrücklichen Erklärung des Arbeitnehmers heraus, dass er tatsächlich sein Dienstverhältnis bereits durch vorzeitigen Austritt beendet hat, so ist eine entsprechende rückwirkende Endabrechnung durchzuführen. Stellt sich aber – so in den meisten Fällen – heraus, dass der Arbeitnehmer zwar ohne Mitteilung an den Arbeitgeber aber dennoch nachweislich, zum Beispiel durch Krankenstand, an der Arbeit verhindert war,** so besteht lediglich die Möglichkeit, dem Arbeitnehmer für diesen Zeitraum des nicht gemeldeten Krankenstandes das **Entgelt vorzuenthalten.** Durch die Abmeldung unter der Rubrik **„Ende Entgelt“** wird dies auch der Gebietskrankenkasse gegenüber angezeigt, sodass auch keine Sozialversicherungsbeiträge für diesen Zeitraum abzuführen sind.

5. Schriftliche Aufforderung

Bei längerem Fernbleiben empfiehlt sich – zur Klärung der tatsächlichen Umstände – die Kontaktaufnahme mit dem Arbeitnehmer, eventuell mittels eingeschriebenen Briefes, mit folgendem Inhalt:

„Sie sind seit ..... der Arbeit ferngeblieben, ohne dass Sie einen Grund für Ihr Fernbleiben bekannt gegeben haben. Wir müssen daher bisher annehmen, dass Sie an der Aufrechterhaltung des Arbeitsverhältnisses nicht interessiert sind. Wir ersuchen Sie daher, in Ihrem eigenen Interesse uns bis spätestens ..... über Ihr Fernbleiben zu informieren.“

Mutterschaftskarenz: Beginn und Dauer – Geltendmachung – Teilung – vorzeitiges Ende – Kündigungsschutz

Mutterschaftskarenz ist die Freistellung von der Arbeitsleistung bei Entfall des Entgelts anlässlich der Geburt eines mit der Mutter im gemeinsamen Haushalt lebenden Kindes.

Beginn und Dauer der Karenz

Die Karenz muss (von wenigen Ausnahmen abgesehen) grundsätzlich mindestens 2 Monate betragen. Sie beginnt frühestens mit Ende der Schutzfrist und dauert höchstens bis zum letzten Tag vor dem zweiten Geburtstag des Kindes. Bei Urlaub oder Erkrankung unmittelbar nach der Schutzfrist beginnt die Karenz erst nach Urlaubs- bzw. Krankheitsende.

VORSICHT!

Eine einseitige Verlängerung der Karenz über das Höchstausmaß (etwa bis zum Ende des Kinderbetreuungsgeldbezuges) ist nicht zulässig, kann aber vertraglich vereinbart werden. Eine Verkürzung der Karenz ist nur mit Zustimmung des Arbeitgebers zulässig.

Geltendmachung des Anspruchs auf Karenz

Innerhalb des gesetzlichen Rahmens kann die Dauer der Karenz von der Mutter einseitig bestimmt werden. Beginn und Dauer der Karenz sind dabei grundsätzlich spätestens bis zum Ende der Schutzfrist dem Arbeitgeber bekanntzugeben. Auf Verlangen der Mutter hat der Arbeitgeber eine Bestätigung über den Beginn und die Dauer bzw. über die Nichtinanspruchnahme der Karenz auszustellen (ist von der Mutter zu unterfertigen).

VORSICHT!

Die Arbeitnehmerin kann eine nicht bis zum Höchstausmaß ausgeschöpfte Karenz einmalig verlängern. Dem Arbeitgeber ist spätestens drei Monate vor Ende der Karenz die Dauer der Verlängerung bekanntzugeben. Danach ist eine Verlängerung nur mehr mit Zustimmung des Arbeitgebers zulässig.

Über Vereinbarung mit dem Arbeitgeber kann die Mutter unter bestimmten Voraussetzungen 3 Monate der Karenz für einen späteren Verbrauch (zwischen dem zweiten und in der Regel dem siebenten Geburtstag des Kindes) aufschieben.

Teilung der Karenz zwischen Vater und Mutter

Die Karenz kann zweimal zwischen Vater und Mutter geteilt werden, wobei jeder Karenzteil mindestens 2 Monate betragen muss. Der Beginn und die Dauer der Karenz sind jeweils spätestens drei Monate vor dem Ende der Karenz des anderen Elternteils dem Dienstgeber bekanntzugeben.
Beim ersten Wechsel kann die Mutter einen Monat der Karenz gleichzeitig mit dem Vater in Anspruch nehmen. In diesem Fall endet die Karenz einen Monat früher.

Vorzeitiges Ende der Karenz

Die Mutter hat dem Arbeitgeber den Wegfall des gemeinsamen Haushalts mit dem Kind unverzüglich bekanntzugeben. In diesem Fall endet die Karenz vorzeitig und der Arbeitgeber kann von der Mutter die Wiederaufnahme der Arbeitsleistung verlangen.

Anrechnung der Karenz auf dienstzeitabhängige Ansprüche

Die erste Karenz im Arbeitsverhältnis wird für die Dauer der Kündigungsfrist sowie der Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall und das Urlaubsausmaß mit insgesamt höchstens zehn Monaten angerechnet.

VORSICHT!

Manche Branchenkollektivverträge sehen zusätzliche Anrechnungsbestimmungen vor!

Der Urlaub ist in Urlaubsjahren die Karenzzeiten enthalten um die Dauer der Karenzzeit im Urlaubsjahr entsprechend zu kürzen, sofern er noch nicht (vor Karenzbeginn) verbraucht wurde. Teile von Werktagen sind dabei auf ganze Werktage aufzurunden. Gleiches gilt auch für die jährlichen Sonderzahlungen, wenn nicht im Branchenkollektivvertrag Abweichendes geregelt ist.

Kündigungs- und Entlassungsschutz

Aus Anlass der Mutterschaft karenzierte Arbeitsverhältnisse unterliegen einem speziellen Bestandschutz und können daher nur unter besonderen Voraussetzungen aufgelöst werden. Dieser Schutz endet grundsätzlich 4 Wochen nach Ende der Karenz.

VORSICHT!

Auflösungen ohne Vorliegen dieser besonderen Voraussetzungen sind unwirksam und beenden das Arbeitsverhältnis daher nicht!

Diskriminierungsfreie Stellenausschreibung

Der erstmalige Verstoß gegen das Gebot zur nicht diskriminierenden Stellenausschreibung ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Verwarnung zu ahnden, bei weiteren Verstößen wird eine Geldstrafe bis zu € 360,– verhängt.

Nichtbegründung des Arbeitsverhältnisses

Wird ein Arbeitsverhältnis wegen Verletzung des Gleichbehandlungsgebotes nicht begründet, gebührt Ersatz des Vermögensschadens und Entschädigung für die erlittene persönliche Beeinträchtigung.

Der Ersatzanspruch beträgt

- mindestens zwei Monatsentgelte, wenn der Stellenwerber bei diskriminierungsfreier Auswahl die Stelle erhalten hätte, oder
- bis 500 Euro, wenn der Arbeitgeber nachweisen kann, dass der Schaden durch die Diskriminierung nur darin besteht, dass die Berücksichtigung der Bewerbung verweigert wird.

Der Anspruch ist binnen sechs Monaten ab Ablehnung der Bewerbung geltend zu machen.

Anfechtung der diskriminierenden einseitigen Auflösung des Arbeitsverhältnisses

Wird das Arbeitsverhältnis vom Arbeitgeber

- wegen des Geschlechtes des Arbeitnehmers oder
- wegen der nicht offenbar unberechtigten Geltendmachung von Ansprüchen nach dem Gleichbehandlungsgesetz

einseitig beendet, so können

- die Kündigung,
- die Entlassung oder
- die Auflösung in der Probezeit

binnen 14 Tagen ab ihrem Zugang vom Arbeitnehmer bei Gericht angefochten werden.

VORSICHT!

Mit der Anfechtungsklage begehrt der Arbeitnehmer vom Gericht die Feststellung, dass die Beendigungserklärung des Arbeitgebers rechtsunwirksam und das Arbeitsverhältnis aufrecht ist. Verliert der Arbeitgeber das Anfechtungsverfahren, muss er das Arbeitsverhältnis mit dem klagenden Arbeitnehmer fortsetzen! Dabei trägt der Arbeitgeber auch das Entgeltrisiko für die Dauer des Gerichtsverfahrens.

Anfechtung des diskriminierenden Ablaufs des befristeten Arbeitsverhältnisses

Ist ein befristetes Arbeitsverhältnis

- auf die Umwandlung in ein unbefristetes angelegt und
- wegen des Geschlechtes des Arbeitnehmers oder wegen der nicht offenbar unberechtigten Geltendmachung von Ansprüchen nach diesem Gesetz durch Zeitablauf beendet worden, so kann auf die Feststellung des unbefristeten Bestehens des Arbeitsverhältnisses geklagt werden.

Eine Feststellungsklage ist binnen 14 Tagen ab Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Zeitablauf bei Gericht einzubringen.

TIPP

Mit dieser Regelung wird das Auslaufen einer Befristung in denjenigen Betrieben und bei denjenigen Arbeitsplätzen aus Gleichbehandlungsaspekten leichter bekämpfbar, in denen regelmäßig Befristungen „automatisch“ in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übergehen. Es empfiehlt sich daher, vor Ablauf von Befristungen ein standardisiertes Beurteilungsverfahren durchzuführen und nur bei entsprechend positiver Beurteilung das Arbeitsverhältnis unbefristet fortzusetzen.

VORSICHT!

Mit der Anfechtungsklage begehrt der Arbeitnehmer vom Gericht die Feststellung, dass das Arbeitsverhältnis auch nach Ablauf der Befristung aufrecht ist. Verliert der Arbeitgeber das Anfechtungsverfahren, muss er das Arbeitverhältnis mit dem klagenden Arbeitnehmer fortsetzen! Dabei trägt der Arbeitgeber auch das Entgeltrisiko für die Dauer des Gerichtsverfahrens.

Finanzielle Ansprüche bei diskriminierender Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Lässt der Arbeitnehmer die diskriminierende Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Kündigung, Entlassung, Auflösung in der Probezeit oder Ablauf der Befristung gegen sich gelten, so hat er Anspruch auf

- Ersatz des Vermögensschadens und
- eine Entschädigung für erlittene persönliche Beeinträchtigung.

Diese Ansprüche auf Ersatz des Vermögensschadens sowie auf eine Entschädigung für erlittene persönliche Beeinträchtigung sind binnen 6 Monaten ab Zugang der Kündigung, Entlassung, Auflösung in der Probezeit oder Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Zeitablauf gerichtlich geltend zu machen.

Fachkurs- und Konzessionsprüfungstermine 2013

Die neuen Prüfungstermine für die Konzessionsprüfung im Güterbeförderungsgewerbe sind:

Für die Prüfungen zum Nachweis der fachlichen Eignung für das Güterbeförderungsgewerbe gem. § 4 der BZGü-VO, BGBl.Nr. 221/1994, wird folgender Termin festgesetzt:

Termine Konzessionsprüfung

Schriftliche Prüfungen: Mittwoch, 27.03.2013
Mündliche Prüfungen: Mittwoch bis Freitag, 10. bis 12.04.2013

Foto: © Maksym Yemelyanov/Fotolia.com

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

Die mündlichen Prüfungen finden in der Wirtschaftskammer Steiermark, Körblergasse 111–113, 8021 Graz, 4. Stock, Sitzungszimmer Sparte Transport und Verkehr, Zimmer-Nr. 430, statt. Die Prüfungen beginnen jeweils um 8 Uhr.

Nähere Auskünfte erhalten Sie bei Ihrer Fachgruppe oder direkt beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 14, Mag. Bernhard Trumler, Tel: 0316/877-2488.

Prüfungsvorbereitung:

Zur Vorbereitung auf die Ablegung dieser Prüfung empfehlen wir die Unternehmerakademie sowie den Fachkurs. Die nächsten Termine für die Unternehmerakademie können bei der WIFI-Kursanmeldung unter der Tel.-Nr. 0316/602 1234 erfragt werden.

Fachkurs

Der Fachkurs findet vom 25.02 bis 15.03. jeweils Montag bis Freitag, 14 bis 22 Uhr, statt. Nähere Auskünfte bzw. Anmeldungen ebenfalls bei der WIFI-Kursanmeldung unter der Tel.-Nr. 0316/602 1234.

Konzessionsprüfung bestanden – wir gratulieren!

Michael Hölzl, Graz

DI (FH) Stefan Erwin Köberl, Graz

Patrick Josef Höller,
Wettmannstätten

Ing. Nicole Weissnegger,
Poggersdorf

Katrin Weiß, Bärnbach

DI (FH) Engelbert Gräber,
Judendorf-Straßengel

Foto: © Magalice/Fotolia.com

Markus Christian Harrer, Friesach

Nicole Holzer, Fernitz

Maximilian Gobly-Heigl,
St. Georgen an der Stiefing

Thomas Stadlober,
St. Lorenzen bei Scheifling

Ljilja Lstojic, Liezen

Der COMBO

UNSER WORKAHOLIC.

Flexibel, geräumig, leistungsfähig:
mit 7 Sitzen und bis zu 3.200 l Laderaum.

Mehr Informationen bei Ihrem Opel Partner oder unter www.opel.at

Verbrauch gesamt in l/100 km: 4,7 – 7,5; CO_2-Emission in g/km: 126 – 171

Wir leben Autos.

innovativ. leidenschaftlich. zuverlässig

TachoEASY

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)
- Fernauslösen 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 Neudörfl
T +43 699 11844667 · F +43 (1) 253 67224915 · info@tachoeasy.at · www.tachoeasy.at

tacholog® telematics

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 (fast) 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 bestimmen.“

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

AMS AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

IHR BREMSENPROFI

Reparatur & Ersatzteil Zentrum
LKW | PKW | Hydraulik

Haldex · Bfeck · Don · TEXTAR · febi · KNORR-BREMSE · lumag · mintex · EUROPEENNE SEA samrev · FTE · Japanparts · WABCO · BrakeQuip

ÖAMTC Fahrtechnik Zentren Lang-Lebring und Kalwang

Investitionen in PRAXISnahe Ausbildung rechnen sich in kürzester Zeit!

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

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

Praxisnahe Ausbildung österreichweit in allen neun ÖAMTC Fahrtechnik Zentren

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bestehen die Berufskraftfahrer-Weiterbildungskurse aus fünf Trainingstagen. Die Kurse werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zielgruppenorientiert auf die unterschiedlichen Anforderungen abgestimmt. Die einzelnen Module können in beliebiger Reihenfolge absolviert werden. Ein Trainingstag muss mindestens sieben Stunden dauern. Es gibt keine Vorgaben, wann die Kurse innerhalb der vorgeschriebenen 5 Jahre absolviert werden müssen. „Der Idealfall ist aber natürlich ein Ausbildungstag pro Jahr. So ist gewährleistet, dass der Berufskraftfahrer kontinuierlich weitergebildet wird“, empfiehlt ÖAMTC-Experte Bauregger.

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

Investition in gute Ausbildung rechnet sich nach kurzer Zeit

Der ÖAMTC führt bereits seit über 20 Jahren österreichweit freiwillige Weiterbildungskurse auf hohem Niveau für Bus- und Lkw-Fahrer durch. „Unsere Erfahrung zeigt, dass gezielte Weiterbildungsmaßnahmen die Anzahl der Unfälle drastisch verringern“, unterstreicht Bauregger die Kompetenz und Erfahrung des Clubs in diesem Bereich. Auch bei Economy-Trainings kann der ÖAMTC bereits auf Erfolge verweisen. So haben 2006 österreichweit 2.800 ÖBB-Postbus-Fahrer Economy-Trainings in den ÖAMTC-Fahrsicherheitszentren absolviert. Das Ergebnis für die gesamte ÖBB-Postbus-Flotte war eine nachhaltige Sprit-Ersparnis von zwei Millionen Litern Kraftstoff jährlich. Das sind 5 % des Gesamtverbrauchs.

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

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

Informationen über die Berufskraftfahrer-Weiterbildung erhalten Sie jederzeit in den beiden steirischen Fahrtechnik Zentren:
ÖAMTC FSZ Kalwang: 03846/200 90 • ÖAMTC FSZ Lang-Lebring: 03182/401 65

Werbung

Frohe Weihnachten

Foto: © Matteo Piras/Fotolia.com

wünscht

print-verlag

www.printverlag.at

CAR WASH

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

Gbr. TRIPPL Transporte GmbH

☎ 03862/22 384

8605 Kapfenberg
Winklerstraße 74 + 54

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

office@trippl.com
www.trippl.com

ERDBAU

Veritas
Ein Unternehmen der AktuellXGruppe

Ihr Spezialist

SICHER ERFOLGREICH

Umfassender maßgeschneideter 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

FORDERUNGSPROGRAMM
DES
FACHVERBANDES FÜR DAS
GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

„LKW- Friends on the road – wir bringen was Sie täglich brauchen"

Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe
Wiedner Hauptraße 68/5 | A-1040 Wien T. (01) 961 63 63 0 | F. (01) 961 63 75
E. office@dietransporteure.at W. http://www.dietransporteure.at

Forderungsprogramm und Umsetzungsstrategie des Fachverbandes

Fakten zum Güterbeförderungsgewerbe:

- Das Güterbeförderungsgewerbe umfasst **16.000 Transporteure und Kleintransporteure** und ist Arbeitgeber für insgesamt etwa **70.000 unselbstständig Beschäftigte**.
- **Der Lkw bringt, was wir alle täglich brauchen** z. B. Brot, Obst, Treibstoff und vieles mehr.
- Die Transporteure befördern, was beauftragt wird.
- **2/3 aller Güter** in Österreich werden auf der Straße transportiert.
- Mehr als **90 Prozent** aller Verkehre sind reiner **Inlandsverkehr**.
- Die **ersten und letzten** 80 **Kilometer** jeder Lieferung werden **auf der Straße** zurückgelegt.
- Es gibt keine Alternative zum Lkw, die eine flächendeckende Versorgung von Gütern gewährleistet.
- Die Transporteure sind **umweltfreundliche Dienstleiter.** Durch Investitionen in neue Technologien wurden seit 1990 die Emissionen um 98 % reduziert.

Wie sich aus den obigen Fakten ergibt, ist das Güterbeförderungsgewerbe ein wesentlicher und wichtiger Bereich in der Wirtschaft und im täglichen Leben. Als Bindeglied zwischen den einzelnen Sektoren stellt das Transportgewerbe den Blutkreislauf der Wirtschaft dar. Das Güterbeförderungsgewerbe stärkt somit den Wirtschaftsstandort Österreich und sichert die regionale Versorgung!

Die österreichischen Transporteure sind für Sie unterwegs und benötigen daher im Sinne einer guten Zusammenarbeit faire Wettbewerbsbedingungen und gerechte wirtschaftliche Rahmenbedingungen!

FORDERUNGSPROGRAMM FACHVERBAND GÜTERBEFÖRDERUNG

Der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe fordert...

- eine **verstärkte Kabotagekontrolle** ausländischer Fahrzeuge in Österreich und spricht sich gegen eine weitere Aufweichung der Kabotagebestimmungen aus
- eine **sachliche Evaluierung bestehender Fahrverbote** im Hinblick auf deren ökologischen Auswirkungen sowie **ggf.** die **Aufhebung** bestehender Fahrverbote
- eine **bundesweite Investitionsförderung** zu Anschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge
- die **Aufhebung des LKW Nacht-60ers**
- eine **Neuregelung der Gewichtstoleranzen** bei LKW
- die **Einführung von Wirtschaftsspuren** für Kleintransporteure

KONTROLLE DER KABOTAGE

Kabotage ist das Erbringen von nationalen Transportdienstleistungen in einem Land, in dem der durchführende Transportunternehmer nicht ansässig ist. Die zunehmende Kabotageliberalisierung durch die Europäische Union und der Mangel an Kabotagekontrollen in Österreich haben dazu geführt, dass österreichische Transporteure zusehends Anteile am nationalen Transportmarkt verlieren.

Eine Auswertung der STATISTIK AUSTRIA[1] zeigt, dass im Zeitraum 2007–2011 die durch österreichische Transporteure transportierten Tonnen mittlerweile um rund 6 Prozent zurückgegangen sind (von 207.080.996 Tonnen (2007) auf 195.317.058 Tonnen (2011). Dies zeigt einen deutlichen Marktanteilsverlust der österreichischen Transportunternehmer.

Der Fachverband fordert daher eine verstärkte Kabotagekontrolle ausländischer Fahrzeuge in Österreich und spricht sich gegen eine weitere Aufweichung der Kabotagebestimmungen auf europäischer Ebene aus, so lange es EU-weit keine einheitlichen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen im Hinblick auf das Transportgewerbe gibt.

Die zuständigen Behörden sind angehalten durch entsprechende Schulungen und Anweisungen sicherzustellen, dass die korrekte Ausübung der Kabotage auf Basis der europarechtlichen Vorgaben auch wirksam kontrolliert wird.

Weiters fordert der Fachverband die nationale Anwendung des Artikels 10 der VO 1072/2009 in Österreich, darin heißt es:

„(1) Im Fall einer ernsten Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geografischen Gebiets, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, kann sich jeder Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen getroffen werden; der Mitgliedstaat macht der Kommission dabei die erforderlichen Angaben und teilt ihr mit, welche Maßnahmen er gegenüber den in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern zu treffen gedenkt."

FAHRVERBOTE IN ÖSTERREICH

Das österreichische Straßennetz ist geprägt von über 150 regionalen Lkw-Fahrverboten, sowie bundesweiten Lkw-Fahrverboten, die teilweise auf unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen (IG-L, StVO) beruhen, sowie im Hinblick auf deren Auslegungen unterschiedlich angewandt und sanktioniert werden!

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang:

- Eine sachliche Evaluierung bestehender Fahrverbote im Hinblick auf deren ökologische Auswirkungen („Umwegverkehre") sowie ggf. die Aufhebung bestehender Fahrverbote im Interesse der österreichischen Transporteure und Wirtschaft!
- Eine gesetzliche Definition des Begriffes „Ziel- und Quellverkehr", im Hinblick auf damit verbundene Tätigkeiten, zur Schaffung von Rechtssicherheit!
- Sicherstellung urbaner Logistik (Zustellung und Abholung) durch die Verhinderung von Umweltzonen!
- Erarbeitung eines bundesweiten, einheitlichen, nachvollziehbaren Kriterienkataloges vor geplanter Einführung von Lkw-Fahrverboten zur sachlichen Beurteilung der „Rechtfertigung des Fahrverbotes" aus dem Blickwinkel der Gleichbehandlung, dass die ex lege-Ausnahme für Fahrzeuge des Werkverkehrs auch für gewerbliche Transportunternehmer gelten muss.
- Beibehaltung der EURO-5-Ausnahme für das Nachtfahrverbot in Tirol (A12).

BUNDESWEITE FINANZIELLE FÖRDERUNG DER ANSCHAFFUNG SCHADSTOFFARMER LKW

Der Fachverband fordert die bundesweite, finanzielle Förderung der Anschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge (EURO 6) im Straßengüterverkehr.

Dazu soll die „klima:aktiv"-Förderung entsprechend adaptiert werden und um die Anschaffung von schadstoffarmen Fahrzeugen erweitert werden. Diese fördert derzeit nur die Anschaffung von alternativ betriebenen Fahrzeugen bzw. die Umrüstung von fossil betriebenen Fahrzeugen, um den Ausstoß von Treibhausgasen und Luftschadstoffen zu reduzieren. Diese Förderung steht allerdings nicht für die Anschaffung emissionsarmer Lkw zur Verfügung.

AUFHEBUNG DES LKW-NACHT-60ERS

Die jetzige Regelung – im § 42 (8) StVO – ist vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit äußerst hin-

terfragungswürdig. Das Fahren über weite Strecken mit einer Geschwindigkeit von maximal 60 km/h ist für die Lenker monoton und ermüdend und für nachkommende Fahrzeuge (aufgrund des hohen Geschwindigkeitsunterschiedes) beim Nähern gefährlich. Weiters kommt erschwerend hinzu, dass die gegenwärtige Regelung, eine Hinaufsetzung der Geschwindigkeit auf 80 km/h nur mit Gebotstafeln möglich macht. Die Folge ist ein undurchsichtiger Schilderwald auf den Autobahnen.
Parallel zur Einführung des Lkw-Nacht-60ers wurde ein generelles Lkw-Nachtfahrverbot (per 01.01.1995) mit einer Ausnahme für lärmarme Kraftfahrzeuge eingeführt. Mittlerweile entsprechen nahezu sämtliche modernen Nutzfahrzeuge der Kategorie eines lärmarmen Kraftfahrzeuges, sodass die ursprüngliche Intention des Nacht-60ers, nämlich die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, obsolet ist! Zudem ist die moderne Lkw-Motorentechnologie auf die Geschwindigkeit von 80 km/h ideal ausgelegt, da der Schadstoffausstoß hier am geringsten ist.

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang daher eine Änderung des § 42(8)StVO wie folgt:

„§ 42(8) StVO: Die Behörde hat für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken durch Verordnung die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zu reduzieren, sofern dadurch der Schutz der Bevölkerung vor Lärm gewährleistet wird.“

GEWICHTSTOLERANZEN

Die gegenwärtige Transportpraxis zeigt, dass das starre System von Achslasten und höchstzulässigem Gesamtgewicht nicht den Praxisanforderungen und -gegebenheiten entspricht. Durch zahlreiche Einflüsse (z. B. Witterung) oder beim Transport bestimmter Waren (z. B. Schüttgüter) passiert es, dass sich die Gewichtsverteilung ohne Einfluss des Fahrers verändert. Dadurch ist jedoch weder die Verkehrs- noch die Betriebssicherheit des Fahrzeuges gefährdet!

Der Fachverband fordert zum Ausgleich dieser unvorhergesehenen Schwankungen folgende Neuregelung im Hinblick auf die Gewichtstoleranzen für Lkw über 3,5 t:

- bei Überschreiten des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von 2 % eine Abmahnung gemäß § 21 Verwaltungsstrafgesetz;
- bei einer Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes bis 5 % ein Organmandat und
- erst bei Überschreitungen des technischen Höchstgewichtes des Fahrzeuges ein Abstellen und Umladen.

Weiters fordert der Fachverband, dass Übertretungen bei Gewichtskontrollen von Polizei und Gesetzgeber lediglich als ein Delikt „Überladung“ behandelt werden und Mehrfachbestrafungen unterbleiben.

EINFÜHRUNG VON WIRTSCHAFTSSPUREN

Im Stadtverkehr kommt es aufgrund von Staus und verkehrsbedingten Problemen immer wieder zu Lieferverzögerungen.

Der Fachverband fordert die Schaffung von Wirtschaftsspuren für Kleintransporteure im Stadtbereich. So könnte die Mitbenutzung der vorhandenen Taxi- und Busspuren für Lkw bis max. 7,5 t hzG zur reibungslosen Nahversorgung beitragen und der Stauvermeidung dienen.

FORDERUNGSPROGRAMM des FV auf europäischer Ebene

Der FV Güterbeförderung fordert auf europäischer Ebene:

- eine EU-weit einheitliche Anwendung der Kontrollrichtlinie 2006/22/EG
- die Flexibilisierung von Lenk- und Ruhezeiten (VO 561/2006)
- den Zugang zum Gewerbe der Kleintransporteure im internationalen Gleichklang

KONTROLLE VON SOZIALVORSCHRIFTEN IM STRASSENVERKEHR

Der Fachverband begrüßt Kontrollen (Straßen-/Betriebskontrollen) insofern, als dass diese grundsätzlich faire Wettbewerbsbedingungen und die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen garantieren. Die nationale Umsetzung und Anwendung der Kontrollrichtlinie 2006/22/EG (vom 15. März 2006) soll sich ausschließlich an den darin enthaltenen Mindestkontrollbestimmungen hinsichtlich der Kontrolltage orientieren. Ein Bericht der Bundesanstalt für Verkehr aus dem Jahr 2010 an die EU-Kommission belegt ein Missverhältnis zwischen kontrollierten In- und Ausländern, sowie ein überbordendes Maß an Kontrollen.

Mitgliedstaaten müssen 2 % der Lenker-Arbeitstage kontrollieren. In Österreich wurden jedoch, gemäß dem Bericht der Europäischen Kommission hinsichtlich der Umsetzung der EU-Sozialvorschriften, 7,8 % kontrolliert2. Das ergibt in Österreich eine Übererfüllung der vorgeschriebenen Kontrollen um fast das Vierfache!

Weiters kann festgehalten werden, dass im Zuge der Straßenkontrollen im Güterverkehr (nach Kfz-Zulassungsland) deutlich mehr Inländer kontrolliert wurden. Es wurden 54,4 Prozent Inländer und 45,6 Prozent Ausländer kontrolliert.

Der Fachverband spricht sich daher entschieden gegen eine nationale Übererfüllung dieser Vorgaben, sowie eine Inländerdiskriminierung bei Kontrollen aus und fordert die EU-weit einheitliche Anwendung dieser Kontrollrichtlinie.

Weiters fordert der Fachverband eine verstärkte Anwendung des § 21 VStG bei sog. „Bagatellübertretungen" (Minuten-Vergehen):

„§ 21. (1) Die Behörde kann ohne weiteres Verfahren von der Verhängung einer Strafe absehen, wenn das Verschulden des Beschuldigten geringfügig ist und die Folgen der Übertretung unbedeutend sind. Sie kann den Beschuldigten jedoch gleichzeitig unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens mit Bescheid ermahnen, sofern dies erforderlich ist, um den Beschuldigten von weiteren strafbaren Handlungen gleicher Art abzuhalten. […]

(2) Unter den in Abs. 1 angeführten Voraussetzungen können die Organe der öffentlichen Aufsicht von der Verhängung einer Organstrafverfügung oder von der Erstattung einer Anzeige absehen; sie können den Täter in solchen Fällen in geeigneter Weise auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens aufmerksam machen."

Im Zuge der Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes muss auch der Strafenkatalog neu bewertet werden. Die derzeitigen Strafhöhen stehen in keinem Verhältnis zum Delikt. So stehen Mindeststrafen in der Höhe von € 363,– bzw. € 1.453,– bei Verwaltungsübertretungen gemäß dem Güterbeförderungsgesetz (§ 23 Abs. 4 GütbefG) verhängten Strafen von rund € 250,– bei einer unbefugten Gewerbeausübung gegenüber!

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang daher vehement eine Neubewertung des Strafenkatalogs!

FLEXIBILISIERUNG VON LENK- UND RUHEZEITEN (VO 561/2006)

Der Fachverband Güterbeförderung fordert auf europäischer Ebene:
Eine Anpassung der EU VO 561/2006 im Hinblick auf eine flexiblere Gestaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Damit soll den unterschiedlichen Bedingungen und Anforderungen im Bereich der Transporteure entsprechend Rechnung getragen werden.

Modellvorschlag: Die jetzige Darstellung der Lenkzeit (Doppelwoche 90 Stunden) soll auf einen Betrachtungszeitraum von 28 Tagen (dies entspricht dem Kontrollzeitraum) ausgedehnt werden. Damit ergibt sich ein Lenkzeitkontingent von 180 Stunden. Diese 180 Stunden Lenkzeit sollen unter der Bedingung der ordnungsgemäßen Einhaltung und Abhaltung täglicher und wöchentlicher Ruhezeiten verwendet werden dürfen.
Mit diesem Modell wäre es möglich entsprechende Spitzen, z. B. bei saisonal bedingten Einsätzen ordnungsgemäß abzudecken.

Der Fachverband tritt zudem für eine Flexibilisierung der Lenkpausenbestimmungen ein und fordert zumindest die Teilungsmöglichkeit der Lenkpausen in 3x 15 Minuten.

ZUGANG ZUM KLEINTRANSPORT-GEWERBE IM INTERNATIONALEN GLEICHKLANG (VO 1071/2009)

In der VO 1071/2009 wird der Zugang zum Beruf des Kraftverkehrs-

unternehmers geregelt. Diese VO gilt nicht für Kleintransporteure, sofern im innerstaatlichen Recht der Mitgliedstaaten nichts anderes vorgesehen ist.

Im Sinne von fairen Berufs- und Marktzugangsbedingungen fordert der Fachverband, dass der Zugang zum Gewerbe der Kleintransporteure im internationalen Gleichklang erfolgt.

Weitere Forderungen des Fachverbandes

Der FV Güterbeförderung fordert weiters:

- eine adäquate Umsetzung der VO 1071/2009 hinsichtlich des Berufszugangs
- keine weiteren Mauterhöhungen oder Einbeziehung externer Kosten
- eine bundesweite finanzielle Förderung der Aus- und Weiterbildung von Lkw-Lenkern
- eine flexiblere Gestaltung hinsichtlich Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer im Winterdiensteinsatz
- die Möglichkeit des Abstellens eines Anhängers ohne Zugfahrzeug
- die Einführung eines Gewerbediesels für Transporteure
- dass die Mitverantwortung des Auftraggebers in das Unternehmensstrafrecht aufgenommen wird
- eine Reduzierung der Kosten für Fahrer- und Unternehmerkarte
- mehr Kontrolle von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen
- eine gesetzliche Definition zur Implementierung eines innerbetrieblichen Kontrollsystems

UMSETZUNG DER VO 1071/2009

Die Verordnung 1071/2009 regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und sieht neben den Gewerbeantrittsvoraussetzungen auch Vorschriften über die „Prüfung der Zuverlässigkeit“ vor.

Der Fachverband fordert eine adäquate Umsetzung hinsichtlich der Zuverlässigkeit. So soll diese trotz Vorliegens von „Entziehungsgründen“ nicht „zwingend in Frage gestellt" werden. Außerdem müssen entsprechend dem Artikel 6 Abs. 2 lit a zweiter Unterabsatz bei Vorliegen von Verstößen zwingend Prüfungsschritte vorgesehen werden, um zu prüfen, ob nicht „in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellt.

MAUT – ROADPRICING

Maut und Roadpricing sind verkehrspolitische Faktoren, die den Wirtschaftsstandort sowie die Tätigkeiten der Transporteure direkt beeinflussen.

Der Fachverband fordert im Hinblick auf die Stärkung des Wirtschaftsstandortes und im Hinblick auf den hohen Anteil am Binnenverkehr österreichischer Transporteure:

- keine weiteren Mauterhöhungen in Österreich!
- keine weiteren Sondermautaufschläge zur Finanzierung anderer Verkehrsträger!

- keinen Alleingang hinsichtlich der Einbeziehung externer Kosten in die Mauttarife!
- kein weiteres Abstufen moderner Lkw-Fahrzeugtechnologien (EURO 5/EEV) aufgrund der Mautspreizung, zur Schaffung von Investitionssicherheit für Unternehmen!
- Senkung horrender Mautnachzahlungsbeträge aufgrund von Bagatellvorfällen oder technischen Pannen bei Mautabbuchungen!

BUNDESWEITE FINANZIELLE FÖRDERUNG DER AUS- UND WEITERBILDUNG VON LKW-LENKERN

Die verpflichtende Ausbildung für Lkw-Lenker, die seit September 2009 in Kraft ist („Grundqualifikation und Weiterbildung"), stellt, neben der Führerscheinausbildung, eine zusätzliche Anforderung an das Gewerbe dar.
Der Fachverband Güterbeförderung fordert daher

- eine bundesweite finanzielle Förderung der Führerscheinausbildung, sowie
- eine bundesweite finanzielle Förderung der Grundqualifikation und Weiterbildung.

Im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung tritt der Fachverband weiters für eine Reform der Grundqualifikation- und Weiterbildungsverordnung ein, und zwar im Hinblick auf:

- ein größeres Angebot an Prüfungsterminen,
- eine Verkürzung der Anmeldefrist zur Grundqualifikationsprüfung,
- eine Absolvierung des schriftlichen Teils der Grundqualifikationsprüfung direkt im Rahmen der Führerscheinprüfung.

FLEXIBLERE GESTALTUNG HINSICHTLICH LENK- UND RUHEZEITEN FÜR FAHRER IM WINTERDIENSTEINSATZ

Die VO 561/2006 sieht in Artikel 13 vor, dass jeder Mitgliedstaat Abweichungen von den Lenk- und Ruhezeiten sowie den Fahrtunterbrechungen vorsehen kann. In Österreich kann bei Schneeräumfahrzeugen gesetzlich bis dato nur von der Abhaltung der Fahrunterbrechung abgesehen werden. Dies alleine reicht nicht zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit bei witterungsbedingten Einsätzen!

Der Fachverband fordert daher eine Ausnahmeerweiterung (sog. „Lenker-Ausnahmeverordnung") für Schneeräumfahrzeuge hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten. Diese ist im Sinne einer raschen Schneeräumung unerlässlich und zwar für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und der Flüssigkeit des Straßenverkehrs.

ABSTELLEN EINES ANHÄNGERS OHNE ZUGFAHRZEUG

Die moderne Warenlogistik stellt auch die österreichische Transportwirtschaft vor völlig neue Situationen und damit verbundene Herausforderungen. Vor allem die Herausforderungen in der urbanen Logistik werden immer höher. In vielen Fällen wäre es daher notwendig, dass ein Solo-Lkw den Anhänger gesichert zurücklässt. Das derzeitige Abstellverbot für Anhänger in der Straßenverkehrsordnung § 23 (6) behindert die von der Transportwirtschaft geforderte Flexibilität aber enorm.

Der Fachverband fordert daher eine Neutextierung des § 23 (6) StVO:

„Unbespannte Fuhrwerke, Anhänger ohne Zugfahrzeug sowie Transportbehälter zur Güterbeförderung (wie Container, Lademulden u. dgl.) dürfen auf der Fahrbahn, jedoch höchstens für einen Zeitraum von 72 Stunden, stehen gelassen werden, sofern diese gegen Abrollen, Wegrutschen, Umkippen, unbefugter Inbetriebnahme gesichert sind und so geparkt sind, dass sie andere Verkehrsteilnehmer weder gefährden noch behindern. Für das Aufstellen der genannten Fahrzeuge und Behälter gelten die Bestimmungen über das Halten und Parken sinngemäß. Bei unbespannten Fuhrwerken ist die Deichsel abzunehmen oder gesichert in eine solche Stellung zu bringen, dass niemand gefährdet oder behindert wird."

EINFÜHRUNG EINES GEWERBEDIESELS FÜR TRANSPORTEURE

Diesel ist ein wesentlicher Bestandteil der Kostenstruktur im Transportgewerbe. Aufgrund der sprunghaften und stark schwankenden Veränderungen des Dieselpreises ist es für die österreichischen Transporteure zunehmend schwieriger entsprechende Kostenkalkulationen und seriöse Angebotslegungen durchzuführen.

Der Fachverband Güterbeförderung fordert daher eine Verordnungsermächtigung für den zuständigen Bundesminister, zur Erlassung von Dieselpreisobergrenzen im Rahmen der gewerbsmäßigen Straßengüterbeförderung.
Diese Dieselpreisobergrenzen sollen auf einen bestimmten Zeitraum festgelegt werden, sodass den österreichischen Transporteuren eine seriöse Kostenkalkulation ermöglicht wird.

MITVERANTWORTUNG DES AUFTRAGGEBERS

Die EU-Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten 561/2006 regelt auch die Mitverantwortung der Auftraggeber und Verlader hinsichtlich der ordnungsgemäßen Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Die Beispiele aus dem Gefahrgutrecht zeigen, dass eine Mitverantwortung des Auftraggebers in allen Rechtsbereichen die Einhaltung der Rechtsvorschriften im Transportsystem Straße verbessert. Das betrifft insbesondere die Bereiche der Überladung und der Ladungssicherung, aber auch des Gewerberechts (EU-Lizenz, Kabotage, Fahrpersonal aus Drittstaaten). Leider ist die vom Gesetzgeber beschlossene Einbettung dieser Bestimmungen in das Kraftfahrrecht zahnlos.

Der Fachverband fordert, dass diese Mitverantwortung des Auftraggebers in das Unternehmensstrafrecht aufgenommen wird.

REDUZIERUNG DER KOSTEN FÜR FAHRER- UND UNTERNEHMERKARTE (DIGITALES KONTROLLGERÄT)

Österreichs Transporteure müssen sowohl die Kosten der Fahrerkarte, die ein Lenker zur ordnungsgemäßen Verwendung des digitalen Kontrollgeräts benötigt als auch die Kosten der Unternehmerkarte zur Gänze tragen. Im europäischen Vergleich sind die Kosten der Fahrerkarte bei uns signifikant höher.

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang eine Änderung des § 6 der Kontrollgerätekartenverordnung (BGBl. II Nr. 48/2005 igF):

„§ 6. (1) Für die Ausstellung der Kontrollgerätekarten ist ein Kostenersatz in folgender Höhe zu entrichten:
1. Werkstattkarte ..... 97 Euro
2. Fahrerkarte ..... 35 Euro
3. Unternehmenskarte ... 40 Euro
4. Kontrollkarte ..... 70 Euro.“

KONTROLLE VON LAND- UND FORSTWIRTSCHAFTLICHEN FAHRZEUGEN

In zunehmendem Ausmaß werden gewerbsmäßige Transporttätigkeiten von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen durch landwirtschaftliche Betriebe wahrgenommen.

Der Fachverband fordert daher, im Sinne einer wirtschaftlichen und fairen Gleichberechtigung zu den Transporteuren, für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. dessen Lenker:

- die Einbeziehung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen in die Bestimmungen des Wochenend- und Feiertagsfahrverbotes (gem. § 42 StVO)
- den Wegfall der Ausnahmebestimmungen von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen im Rahmen des Kontrollgerätes (gem. § 24 (2b) KFG)
- die Einbeziehung von Lenkern von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen in die Bestimmungen der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung (gem. BGBl. II Nr. 139/2008)
- den Wegfall der Kfz-Steuerbefreiung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge (gem. § 2 (1) Pkt. 7.)
- die verstärkte Kontrolle von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen im Hinblick auf gewerberechtliche und verkehrsrechtliche Aspekte.

GESETZLICHE DEFINITION ZUR IMPLEMENTIERUNG EINES INNERBETRIEBLICHEN KONTROLLSYSTEMS

Sowohl im Kraftfahrgesetz als auch im Arbeitszeitgesetz bzw. Arbeitsruhegesetz kommt es aufgrund einzelner Bestimmungen zu Mehrfachbestrafungen von Zulassungsbesitzern und Lenkern, bzw. Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Der Verwaltungsgerichtshof hat, ohne dies zu präzisieren, darauf hingewiesen, dass, wenn in einem Betrieb ein „Kontrollsystem“ installiert gewesen wäre, die einzelnen Verwaltungsstrafverfahren aufgrund anderer Rechtsgrundsätze hätten durchgeführt werden können.

Der Fachverband fordert von den zuständigen Ministerien bindende Kriterien für ein solches Kontrollsystem und die Präzisierung des Begriffes „die Unternehmer haben dafür Sorge zu tragen“. Weiters fordert der Fachverband einen einheitlichen Strafenkatalog, sodass es künftig zu keiner Mehrfachbestrafung aufgrund derselben Tatbestände kommt.

1 http://statistik.gv.at/web_de/static/transportaufkommen_und_-leistung_im_fuhrgewerblichen_verkehr_gegliedert_na_022423.pdf
2 Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 der Europäischen Kommission, S.
3 http://versa.bmvit.gv.at/fileadmin/versa/strassenverkehr/Tacho/Bericht_Gesamt_2010.pdf

Korrekte GO-Box-Montage – Informationsblatt der ASFINAG

ASFINAG

GO-Box Montage

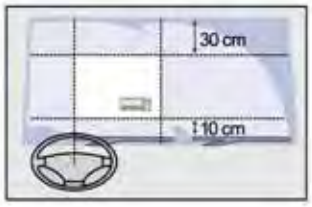
Aus aktuellem Anlass möchten wir Ihnen in Erinnerung rufen, stets auf die korrekte Montage der GO-Box zu achten.

Warum ist die korrekte Montage der GO-Box auch für Sie so wichtig?

Damit die Maut korrekt abgebucht werden kann, muss eine störungsfreie Kommunikation zwischen GO-Box und Mautportal stattfinden. Voraussetzung dafür ist eine funktionstüchtige und ordnungsgemäß angebrachte GO-Box. Ohne korrekte Montage der GO-Box kann eine Abbuchung der Maut nicht sichergestellt werden. Das kann zu einer Ersatzmautforderung führen, die leicht vermeidbar gewesen wäre.

Wie bringen Sie die GO-Box korrekt an?

Die GO-Box wird an der Innenseite der Windschutzscheibe mit selbstklebenden Klettstreifen angebracht, und zwar zwischen Fahrzeugmitte und Lenkradmitte mindestens 10 cm oberhalb des Scheibenwischers in Ruhestellung und mindestens 30 cm unterhalb der Windschutzscheibenoberkante. Der Montagebereich im Umkreis von 10 cm muss von Gegenständen und Fahrzeugaufbauten (z.B. Sonnenblenden) freigehalten werden und darf nicht im Tönungsstreifen liegen. Selbstverständlich erhalten Sie an den GO Vertriebsstellen bei Bedarf Klettstreifen sowie einen ausführlichen GO-Box Guide, der Sie über die korrekte Montage und die Funktionen der GO-Box informiert.



Häufige Fehler

- Namensschilder („Fun-Schilder") sind auf der Windschutzscheibe angebracht und behindern die Kommunikation zwischen GO-Box und Mautportal.
- Der Scheibenwischer überlappt in Ruhestellung die GO-Box.
- Die GO-Box wird lediglich mitgeführt (z. B. auf dem Armaturenbrett platziert) anstatt an der Windschutzscheibe korrekt angebracht.

Tipps & Tricks

- Achten Sie bitte darauf, dass der Scheibenwischer in Ruhestellung die GO-Box nicht überlappt.
- Bitte beachten Sie, dass der Montagebereich der GO-Box auf der Windschutzscheibe frei von fremden Gegenständen ist.
- Montieren Sie die GO-Box mit Hilfe der selbstklebenden Klettstreifen an der Innenseite der Windschutzscheibe. Die Bedientaste der GO-Box muss dabei ins Fahrzeuginnere zeigen.
- Bedenken Sie, dass die GO-Box kennzeichengebunden ist. Sie darf daher nicht in Fahrzeugen mit abweichenden Kennzeichen verwendet werden.

Unser ASFINAG Service Center steht bei allen Fragen zur GO-Maut jederzeit gerne unter der Telefonnummer 0800 400 12 400 (aus Österreich, Deutschland und der Schweiz kostenlos) bzw. unter +43 (0)1 955 12 66 zur Verfügung.

Gute Fahrt wünscht

Ihr ASFINAG Service Center

go-maut.at | info@go-maut.at | 0800 400 12 400

© ASFINAG

Digitaler Tachograf – Produktangebot Fachverband – Erweiterung um VDO Download-Key Pro

Der Fachverband Güterbeförderung hat sein Produktangebot zum digitalen Kontrollgerät um den „VDO Downloadkey Pro“ erweitert

Nachfolgend eine kurze Produktübersicht:

DLK Pro Download-Key

Einfacher gehts nicht – der DLK Pro Download-Key ist die Lösung um Massenspeicher- und Fahrerkartendaten komfortabel auszulesen und sicher auf einen Computer zu übertragen, wo sie problemlos in TIS-Web® importiert und effizient ausgewertet werden können.

Vorteile DLK Pro Download-Key:

- einfaches Handling: leicht, handlich, kompakt, einfache Bedienbarkeit
- Erfüllung der Download-Pflicht für Flottenbetreiber und Werkstätten
- Erfüllung der Archivierungspflicht für die Fahrzeugflotte
- Herunterladen von Massenspeicherdaten und Fahrerkartendaten an allen digitalen Tachografen (kompatibel zu 12 Volt- und 24 Volt-Geräten)
- direkter Download aus der Fahrerkarte über integrierten Chipkartenleser optional möglich
- komfortables 2,2" TFT-Touchdisplay zur Anzeige der letzten Downloads, des Downloadstatus, Ladezustandes des Akkus und der aktuell verfügbaren Speicherkapazität
- zusätzliche LED zur Anzeige des Downloadstatus sowie akustisches Signal bei erfolgtem Download
- Erinnerung an anstehende Downloads
- vom Benutzer konfigurierbarer Startbildschirm
- keine externe Spannungsversorgung für den Datendownload aus dem digitalen Tachografen und die Auswertung am PC erforderlich
- Speicherplatz für ca. 6.000 vierteljährliche Downloads
- schneller Datentransport vom digitalen Tachografen zum PC mittels High Speed USB-Schnittstelle
- zusätzlich verwendbar als „normaler“ USB-Stick (2 GB Speicherkapazität)
- 29 Sprachen einstellbar
- Datenblatt DLK Pro Download-Key (PDF)

Foto: © Marian Lohrbach/Fotolia.com

Der Fachverband bietet Ihnen folgende 2 Varianten an:

- Download-Key Pro € 298,– netto (exkl. Versand)/Stück
- Download-Key Pro „mobil“ € 398,– netto (exkl. Versand)/Stück. Möglichkeit des Fahrerkartendownloads ohne Steckung im digitalen Kontrollgerät Direktdownload der Fahrerkarte via Download-Key.

Für weitere Fragen steht Ihnen Herr Christian Brandejsky (01/961 63 63-61) gerne zur Verfügung!
Bestellungen richten Sie bitte direkt an office@dietransporteure.at bzw. via Fax an 01/961 63 75

Das war die Road Show 2012 – kein Leben ohne Lkw

Die gelungene Auftaktveranstaltung im Wiener Augarten war der Startschuss. In jedem einzelnen Bundesland wurde im Rahmen eines publikumsträchtigen Events für ein besseres Image und gegen den Fahrermangel angekämpft. Ganz nach dem Motto: Kein Leben ohne Lkw.
Nach langer Vorbereitung wurde eine gewaltige Flotte auf die Beine gestellt – Iveco, DAF, MAN, Mercedes Benz, Renault, Scania und Volvo sowie VW-Nutzfahrzeuge, die die Kleintransporteurinteressen darstellen.
Die Friends on the road-Bühne ist ein umgebauter Schwarzmüller-Wechselaufbau, auf der die Moderatorin und „Lottofee" Lyn Visher durch das Programm führte. Ziel war es, Fakten zum Transportwesen zu vermitteln und jeden einzelnen Besucher zu überzeugen, dass ein Leben ohne Lkw nicht möglich ist. Das Friends on the road-Café auf einem Auflieger lud die Besucher zum Verweilen ein. Hier gab es die Möglichkeit, die Besucher auf die schwierigen Rahmenbedingungen aufmerksam zu machen.

16.000 österreichische Transporteure und Kleintransporteure garantieren mit rund 70.000 Mitarbeitern den umweltfreundlichen und effizienten Transport der Güter des täglichen Bedarfs. Mit der Road Show 2012 machten der Fachverband und die Fachgruppen für das Güterbeförde-

Impressionen

Klagenfurt, Freizeitmesse

Graz, Stadtfest

Graz, Stadtfest

rungsgewerbe mit namhaften Fahrzeugherstellern und Erzeugern von Fahrzeugaufbauten sowie wichtigen Kooperationspartnern der Branche auf die Bedeutung unserer Transporteure sowie das Berufsbild des Kraftfahrers aufmerksam.

Die Marke „Friends on the road – Wir bringen, was Sie täglich brauchen!“ wurde 2012 im Rahmen einer Road Show österreichweit präsentiert.
An rund 30 Tagen gastierte die Friends on the road-Arena in allen Bundesländern bei regionalen Großveranstaltungen (siehe Termine) in Wien war die Road Show 2012 im Herzen der Stadt am Michaelerplatz und im Rahmen des Donauinselfestes präsent.

Die Road Show führte seit März 2012 durch alle Bundesländer. Die Abschlussveranstaltung mit umfangreichem Programm fand am 26. Oktober in 1010 Wien, Michaelerplatz, statt.

Wieselburg, Inter-Agrar mit Volksfest

Linz, Stadtfest

Oberwart, Inform

Dornbirn, Herbstmesse

Wien, Schlussevent – Innenstadt

Salzburg, Europark

Innsbruck, Herbstmesse

Donauinsel

Die Tour 2012 auf einen Blick

Klagenfurt, Freizeitmesse
Graz, Stadtfest
Wieselburg, Inter-Agrar mit Volksfest
Linz, Stadtfest
Oberwart, Inform
Dornbirn, Herbstmesse
Salzburg, Europark
Innsbruck, Herbstmesse
Wien, Schlussevent – Innenstadt

Von Trofaiach in die weite Welt

Mit Gesamtzuggewichten von bis zu 70 Tonnen sind die Lkw der Brandl Transport-Logistik GmbH international unterwegs. Was die Mitarbeiter betrifft, setzt das obersteirische Unternehmen auf Kontinuität.

Die Faszination für starke Motoren und große Maschinen steckt der Familie Brandl quasi in den Genen. Das Unternehmen aus Trofaiach ist seit mehr als 100 Jahren im Transportgeschäft aktiv, seit 1990 steht dabei Herbert Brandl an vorderster Front.

Als er das Familienunternehmen 1990 übernommen hat, gab es allerdings erst einen Lkw, mittlerweile zählt der Fuhrpark der Brandl Transporte Logistik GmbH 27 Lkw. Der Fuhrpark umfasst Planen-, Kipper- und Sondertransportfahrzeuge mit Semi- und Tiefbettauflieger. „Bei Spezialaufträgen, die nur mit Sondergenehmigungen durchgeführt werden können, sind wir ausschließlich mit 8-Zylinder-Motoren unterwegs“, erläutert Herbert Brandl und verweist auf die beiden Scania R 730, die er erst vor kurzem in seinen Fuhrpark integriert hat. „Bei Gesamtzuggewichten von bis zu 70 Tonnen macht es auf jeden Fall Sinn, auf den derzeit stärksten Lkw von Scania zu setzen.“ Das Schöne am Fahren eines Lkw ist für den Lkw-Fahrer, dass er sehr selbstständig arbeiten kann und alleine unterwegs ist. Die Unterstützung durch einen guten Disponenten sei aber jedenfalls unerlässlich.

Logistikkonzepte für Südosteuropa-Transporte

In den letzten Jahren konnte sich die Firma Brandl Transport-Logistik GmbH international einen Namen im Planen- und Sondertransport machen, wobei auch komplexe Logistikkonzepte für die Kunden ausgearbeitet werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Südosteuropa. Containertransporte organisiert die Brandl Transport-Logistik GmbH in die ganze Welt. Auch auf steirischen Straßen sind Brandl-Lkw unterwegs, häufig im Erdtransport.

Mitarbeiter als Erfolgsfaktor

Was die Mitarbeiter betrifft, setzt Herbert Brandl auf Kontinuität und ständige Weiterbildung: „Wir sind ein sehr stabiles und qualifiziertes Team aus rund 40 Mitarbeitern, darunter vier Disponenten“, sagt der Geschäftsführer. Er sieht es als Herausforderung, „die angefragten Dienstleistungen pünktlich und zur Zufriedenheit der Kunden durchzuführen“, verschweigt aber auch nicht die aufgrund der Wirtschaftskrise entstandenen Probleme: „Wir spüren natürlich, dass es Kunden in gewissen Sparten nicht so gut geht. Glücklicherweise sind wir aber sehr breit aufgestellt und können hier flexibel sein.“ Dazu sei es unerlässlich, „eine gute Mannschaft zu haben“, wie Herbert Brandl betont.

INFO

Brandl Transport-Logistik GmbH

Kehrgasse 71, 8793 Trofaiach
Telefon: +43/3847/2738-0 • Fax-DW: 38
E-Mail: office@brandl-transporte.at
Web: www.brandl-transporte.at

LogCom – neue Mitglieder

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

Immer mehr steirische Transportunternehmer machen mit:

Hainzl Florian Transporte
Lindberg 1, 8811 Scheifling
Mitglied seit: 15.11.2012

Resch Walter
Oberhaus 2, 8967 Haus im Ennstal
Mitglied seit: 12.11.2012

Schrottshammer Getränke GmbH
Salzburger Straße 441, 8950 Stainach
Mitglied seit: 25.10.2012

proHolz Steiermark
Reininghausstraße 13a, 8020 Graz
Mitglied seit: 24.10.2012

Danglmaier Alfred GesmbH
Lantschern 113,
8943 Aigen im Ennstal
Mitglied seit: 23.10.2012

Buchegger GmbH
Niedermoos 26, 8903 Lassing
Mitglied seit: 23.10.2012

Schwarzmüller
Buchwaldstraße 5, 8282 Fürstenfeld
Mitglied seit: 22.10.2012

Brandl Transport-Logistik GmbH
Kehrgasse 71, 8793 Trofaiach
Mitglied seit: 16.10.2012

PAPST Transport GmbH
Triester Straße 22, 8724 Spielberg
Mitglied seit: 16.10.2012

Josef Süss Transporte
Enzersdorfer Straße 15, 8761 Pöls
Mitglied seit: 15.10.2012

Steiner Transporte u. Erdbau GmbH
Stein an der Enns 188, 8961 Großsölk
Mitglied seit: 15.10.2012

Piwonka Hans Speditions- u. Transport GmbH
Riedergasse 9, 8750 Judenburg
Mitglied seit: 12.10.2012

Kern Josef Transporte
Grazer Straße 65, 8480 Mureck
Mitglied seit: 09.10.2012

Schrempf Transporte GmbH
Leiten 521,
8972 Ramsau am Dachstein
Mitglied seit: 05.10.2012

Lechner Ernst Transporte
Falkenburg 208, 8952 Irdning
Mitglied seit: 30.09.2012

Erich Moser Ges.m.b.H
8951 Trautenfels 68
Mitglied seit: 27.09.2012

Zechner Johannes Transporte & Handel
Waltersdorfer Straße 26,
8750 Judenburg
Mitglied seit: 25.09.2012

Neue „Friends on the road"-Produkte – ab sofort bei LogCom erhältlich

Softshell Jacke

Ab € 42,- inkl. 20% USt.
inkl. Versandkosten

- Bewegungsfreiheit durch geringes Gewicht
- wasserabweisend und windbeständig
- gewebte Fleeceinnenseite für zusätzliche Wärme und besten Komfort

Polo Shirt neu

Ab € 32,40 inkl. 20 % USt.
inkl. Versandkosten
Lieferbar in den Größen: L, XL, XXL
Farbe: schwarz

Warnweste

Ab € 4,20 inkl. 20 % USt.
inkl. Versandkosten

Schirmkappe

Ab € 6,00 inkl. 20 % USt.
inkl. Versandkosten

Panel Cap schwarz
100% Heavy Brushed Cotton
hinten mit Metallverschluss
Einheitsgröße

Haube

Ab € 14,40 inkl. 20 % USt.
exkl. Versandkosten

Bestellungen richten Sie direkt an die LogCom unter 01/961 63 63 oder office@logcom.org

Alle Artikel sind lagernd und umgehend lieferbar!

LogCom
Für Image und Sicherheit im Verkehr

FIRMA.....

.....

ADRESSE.....

.....

TELEFON.....

TELEFAX.....

Wiedner Hauptstraße 68
1040 Wien

T +43 (0)1 961 63 63
F +43 (0)1 961 63 75
E: office@logcom.org
W http://www.logcom.org

.....
DATUM

BEITRITTSERKLÄRUNG

Wir möchten, dass die Kampagne „LKW - Friends on the Road" weitergeht und deshalb Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft LogCom werden.

E-Mails von LogCom sollen an folgende E-Mail-Adresse gesandt werden:

.....

Die LogCom - Satzung sowie den Zahlschein für den Mitgliedsbeitrag per anno senden Sie uns/mir bitte zu.

O **€ 100,- Mitgliedsbeitrag** für Transportunternehmen von **0 – 10 LKW** und für **Kleintransporteure**

O **€ 200,- Mitgliedsbeitrag** für Transportunternehmen von **11 – 30 LKW**

O **€ 300,- Mitgliedsbeitrag** für Transportunternehmen mit **über 30 LKW**, **Speditionen sowie Betriebe aus anderen Sparten**

Beträge netto, LKW-Anzahl nach Konzessionsumfang

Mit freundlichen Grüßen

.....
Unterschrift, Firmenstempel

LKW FRIENDS on the road

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.

AUFREGUNG Spediteure hoffen auf Unterstützung durch Indu

Dieselpreis bren

Transporteure a

Die heimische Transportbranche leidet unter den hohen Treibstoffkosten. Auch für die Zukunft ist sie nur wenig optimistisch. Die Investitionszurückhaltung ist bereits spürbar.

Wien. Die steigenden Dieselpreise und die schwächelnde Konjunktur in Europa machen der Transportbranche in Österreich zunehmend zu schaffen. „Das ist ein riesiges Problem. Der Anteil der Treibstoffkosten an den Transportkosten liegt zwischen 20 und 30 Prozent. Jeder Prozentpunkt, um den der Dieselpreis steigt, ist eine enorme Belastung", sagt Alexander Klacska, Obmann der Sparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Die Preise weiterzugeben, sei besonders für kleinere Unternehmen mit wenig Kunden schwierig und erfolge meist zeitverzögert.

Über kurz oder lang werden sich die hohen Treibstoffpreise in den Produktpreisen widerspiegeln. „Als Inflationstreiber würde es 0,2 bis 0,5 Prozent ausmachen", schätzt Klacska. Auch für die kommenden Monate ist Klacska

Rückenwind a

Zuversichtlicher

Bollmann, Präsid

verbandes Speditio

herrscht momen

mangelnheit. Bei

Gütern des tägliche

noch nichts verän

deren hört man da

Unkenrufe." Die V

den Kunden sei je

riger gewonnen.

deutschaftswahl

20 Jahre im Dienste der Forstw

Seit 1992 führt Gottfried Goiop sein Transport- und Holzhandelsunternehmen und hat es zu einem Vorzeige-Komplettanbieter für den Transport zwischen Wald und Produktion ausgebaut.

Die Goiop GmbH ist Generalunternehmer im Forst mit einem großen Maschinenpark und Beratungs-Know-how.

Goiop vereint für seine Kunden den gesamten Holztransport effizient a

Die Gesamtzahl: 49 Mitarbeiter. Sie tragen das Unternehmen seit 20 Jahren zum Erfolg.

Gestiegene Ansprüche

400.000 Festmeter im Jahr

Geplantes LB 320-Fahrverbot wird zum umweltpolitischen Bumerang

Das geplante Lkw-Fahrverbot für die Ennstalbundesstraße hat negative Folgen für den Wirtschaftstandort. Umwelttechnisch droht ein Bumerang-Effekt. Steirische Frächter fordern nationale Abstimmung von Fahrverboten. „Vielleicht ist es besser wenn einige Bezirke und Ortschaften eine Mauer um sich herum errichten und mit den zuständigen Beamten im geschlossenen Naturpark Urlaub und Ritterspiele machen, wie zu römischen Zeiten", ärgert sich Frächter-Obmann Albert Moder über die Vorgangsweise der zuständigen Bezirkshauptmannschaften.

Die steirischen Frächter lehnen das geplante Nachtfahrverbot für Lkw auf der LB 320 geschlossen ab und verweisen auf zahlreiche negative Auswirkungen auf den Wirtschaftstandort Steiermark. Konkret sieht die Verordnung ein Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen (ab 18.00 Uhr) und LKW über 3,5 Tonnen (von 22.00 bis 6.00 Uhr) vor. Für den steirischen Obmann der Fachgruppe Güterbeförderungsgewerbe Albert Moder ein Schuss nach Hinten: „Nicht nur, dass man damit eine regionale Versorgungsader durchtrennt, durch den provozierten Umwegverkehr entsteht auch eine deutlich höhere Belastung in Sachen Lärm, Infrastruktur, Unfallkosten und Klimaveränderungen", so Moder. Eine aktuelle WU-Studie beziffert die volkswirtschaftlichen Kosten durch partielle Fahrverbote auf 210 bis 280 Millionen Euro pro Jahr. Der erhöhte CO2-Ausstoß beläuft sich dabei zwischen 370 und 490 Tausend Tonnen. Moder: „Erst hat man die Ennstaler Trasse verhindert und jetzt das. Zum Vergleich: Kein Bauer denkt darüber nach, ob er nach 18:00 Uhr seine Heuarbeiten macht und kein privater Häuslbauer überlegt, ob er abends seine Mischmaschine anwirft. Den Beamten berühren die Mehrkosten der steirischen Wirtschaft auf internationaler Ebene jedenfalls nicht."

Investitionen werden bestraft

Besonders unverständlich ist das Vorhaben für Moder, da es bereits ein Nachtfahrverbot für das Bundesgebiet gibt - mit Ausnahme von lärmarmen Fahrzeugen. „Die steirischen Transportbetriebe haben international einer der modernsten Fuhrparks und investieren enorm viel Geld in leise und CO2-arme Fahrzeuge. Der neueste Stand dabei ist EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) sowie die Abgasnormen Euro 5 und Euro 6. Jene gut geführten Betriebe werden jetzt vom Gesetzgeber trotz hoher Investitionen bestraft. Das ist ökologischer und wirtschaftlicher Unsinn." Partielle Fahrverbote gehören deshalb weiter gedacht, als bis vor die eigene Haustür, fordert Moder. Eine österreichweite Abstimmung etwa, könne dabei helfen, tatsächlich Geld und Ressourcen einzusparen. Passiert das nicht und geht der regionale Wildwuchs an Fahrverboten weiter, müssen Lkw-Fahrer künftig noch eigene Hochschulausbildungen absolvieren, um zu wissen, wann sie wo wieweit und bis wann ihrer Arbeit nachkommen dürfen. „Vielleicht ist es besser wenn einige Bezirke und Ortschaften eine Mauer um sich herum errichten und mit den zuständigen Beamten im geschlossenen Naturpark Urlaub und Ritterspiele machen, wie zu römischen Zeiten. Die Ski-WM müsste dann jedenfalls woanders stattfinden - etwa in Radstadt oder Zauchensee", so Moder.

⇧ **Geplantes LB 320-Fahrverbot wird zum umweltpolitischen Bumerang**
Wirtschaftsblatt, 10. September 2012

Bahnhofsstilllegungen bringen mehr regionale Wertschöpfung

Die angekündigte Stilllegung einiger Güterbahnhöfe in der Steiermark verursachen aus Sicht der steirischen Rundholzfrächter keine Qualitätsverluste in der Holzlogistik. „Unsere Rundholzfrächter sind zuverlässige Partner der Sägewerke, der Fuhrpark ist am neuesten Stand der Technik. So können CO2 Emissionen so gering wie möglich gehalten werden", so der Obmann der steirischen Güterbeförderer, Ing. Albert Moder. Weiters werden dadurch bestehende Arbeitsplätze in den Regionen gesichert.

Der Aufschrei nach der Verkündigung der Schließung einiger Verladebahnhöfe in der Steiermark kann seitens der Branchenvertretung nur bedingt nachvollzogen werden. „Wenn Bahnhöfe aus Kostengründen stillgelegt werden, ist das nicht das Ende der Welt. Gerade in der Rundholzlogistik werden Auftraggeber das eigentlich gar nicht mitbekommen", ist Moder überzeugt. „Betrachtet man die Stilllegungen aus ruhigerer Perspektive, kann man durchaus sagen: Regionale Wertschöpfung und Arbeitsplatze statt Subventionen", fasst Moder zusammen. Gemeint sind damit die Sicherung der Arbeitsplätze bei den heimischen Frächtern und das wirtschaftliche Arbeiten der Betriebe, statt jährlich Millionen aus dem Steuertopf in die Rail Cargo Austria zu schießen. Für die Rundholzfrächter ist es eine Verbesserung, da in Zukunft nur mehr auf Bahnhöfen verladen wird, die alle Standards hinsichtlich Verladezeiten und Sicherheitsauflagen erfüllen.
Das Umweltargument lässt Moder nicht gelten: „Die LKW der Rundholzfrächter entsprechen den neuesten Richtlinien bezüglich Umweltstandards!"

strie

nst

us

wirtschaft

Die hohen Spritpreise belasten die heimischen **Frächter**

November erhofft sich Bullmann für die europäische Transportwirtschaft wieder etwas Rückenwind. Dieser wird auch nötig sein, um die anstehenden Investitionen ab 2014 schultern zu können. Dann dürfen nur Lkw der Klasse Euro VI neu zugelassen werden. „Diese Wagen sind zumindest jetzt um 12.000 € teurer", sagt Bullmann. Diese Kosten könnten nicht an die Kunden weitergegeben werden. Mehr Unterstützung erwartet er sich von der heimischen Industrie: „Man muss alle Kosten zusammenrechnen und schauen, wo man am besten sparen kann. Man darf nicht immer sagen, der Transport ist schuld."

Nischenverkehr

Besonders groß ist der Leidensdruck derzeit bei den heimischen Frächtern. Betroffen ist vor allem der Binnenverkehr, wo der Diesel 40 bis 50 Prozent der Kosten ausmacht. Sie fürchten die Konkurrenz aus den Nachbarländern. „Es wird für österreichische Firmen zunehmend schwieriger, sich zu behaupten. Man muss sich Nischenverkehre suchen, aber der grenzüberschreitende Verkehr ist mit österreichischen Fahrzeugen und Fahrern kaum mehr wirtschaftlich zu bewerkstelligen", sagt Peter-Michael Tropper, Geschäftsführer des Fachverbands Güterbeförderung der WKÖ. So werde der Wirtschaftsstandort Österreich für Transportunternehmen zunehmend unattraktiv.

Wolfgang Kneisek, Vorstand der Sanitärgroßhändlers SHT in der Frauenthal-Gruppe, liefert seine Produkte österreichweit mit einem Fuhrpark von 300 Lkw aus. Im margenschwachen Geschäft spürt er die hohen Treibstoffpreise: „Die gestiegenen Kosten haben sich im letzten Jahr mit mehreren 100.000 € bemerkbar gemacht."

PETRA SPESCHA

⇧ **Dieselpreis bremst Transporteure aus**
Wirtschaftsblatt, 10. September 2012

Die Transportbranche kämpft mit schwierigen Rahmenbedingungen und einem stotternden Weltwirtschaftsmotor

„Wir fahren ja nicht spazieren"

Wohin steuert die heimische Transportwirtschaft? Wohl in ein recht schwieriges Jahr 2013, mutmaßt Erik Wolf, Experte der Wirtschaftskammer Österreich. 2014 soll es wieder bergauf gehen.

In der Transportbranche schlagen sich konjunkturelle Trends besonders früh nieder. Erik Wolf ist Geschäftsführer der Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich. Die Kleine Zeitung hat sich mit ihm über schwierige Zeiten im Gewerbe unterhalten.

Herr Wolf, wie ist es derzeit bestellt um die heimische Transportwirtschaft?

ERIK WOLF: Wenn die Nachfrage sinkt, merkt man das im Transportbereich frühzeitig. Wir spüren, dass die Transportleistung rückläufig ist. Nicht so abrupt wie 2009, aber gleitend. Das ergeben die Quartalsumfragen unter unseren Mitgliedern. Das Produktionsniveau sinkt und das überträgt sich klasseweise auf die Transportwirtschaft. Wir fahren ja nicht sinnlos spazieren.

Keine guten Aussichten auf das Jahr 2013?

WOLF: Wir glauben, dass 2013 schwierig wird. Ende 2013, Anfang 2014 könnte es dann wieder bergauf gehen.

Eine unglückliche Entwicklung, zumal die Transportbranche ja auch noch mit weiteren Ärgernissen kämpft – etwa dem hohen Spritpreis und der Lkw-Maut.

WOLF: Das Geschäft ist mit Sicherheit brutal. Allein ein Drittel der Kosten entfallen auf den Treibstoff. Da ist es schwierig zu kalkulieren. In diesem Bereich ist mit keiner Entspannung zu rechnen. Und was die Maut angeht: Hier sind die österreichischen Spediteure massiv betroffen. Der internationale Transitverkehr kann mit diesen Kosten leben. Aber Unternehmer, die bei uns beheimatet sind, macht diese Entwicklung kaputt – schließlich müssen sie täglich durch Österreich fahren. Ein Beispiel: Mit 50 Euro kommt ein Lastkraftwagen bei uns 144 Kilometer weit. In Deutschland sind es 320 Kilometer.

Was ist Ihre Forderung?

WOLF: Etwa ein Gewerbediesel oder Rückvergütungen für Transportwirtschaft. Und was die Lkw-Maut angeht, müsste man den Spezifika der Alpenregion mehr Rechnung tragen und Standorte ausnehmen oder nicht zusätzlich belasten.

Stichwort Belastung – ist der Job des Lkw-Fahrers denn überhaupt noch attraktiv?

WOLF: Die Branche hat in der Tat Schwierigkeiten beim Nachwuchs. Die Rahmenbedingungen sind heute extrem.

Spielen Sie hier auf die digitalen Tachographen an?

WOLF: Die digitalen Tachographen erfassen zwar genau die Ruhezeiten, nicht aber den Verkehrsfluss. Was soll der Fahrer also tun, wenn er in einem Stau steckt und seine Ruhepause einhalten muss? Auf den Pannenstreifen fahren und stehen bleiben? Und was macht er, wenn auf dem Lkw-Parkplatz an der Autobahn alles voll ist? Diese Dinge wirken auf Mitarbeiter extrem belastend. Gewisse Flexibilitäten bei den Lenkzeiten sollten von der Politik ermöglicht werden.

Interview: Philipp Larkan

Transportexperte Erik Wolf sieht 2013 keine einfache Zeit kommen

⇧ **„Wir fahren ja nicht spazieren"**
Kleine Zeitung, 24. November 2012

⇧ **20 Jahre im Dienste der Forstwirtschaft**
9. Oktober 2012

Transporteure: KV-Verhandlungen nutzen, um Rahmenbedingungen zu verbessern

Utl.: WKÖ-Herzer: Nur sachlicher sozialpartnerschaftlicher Dialog schafft nachhaltige Verbesserungen für die gesamte Güterbeförderungsbranche

Wien (OTS/PWK656) - "Die österreichischen Transporteure bekennen sich zu einem fairen, sozialpartnerschaftlichen Dialog im Rahmen der KV-Verhandlungen für das Güterbeförderungsgewerbe", hält Wolfgang Herzer, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), im Vorfeld der Verhandlungen fest.

Es sei jedoch zu befürchten, dass die Gewerkschaftsvertreter sich im Zuge der Verhandlungen nur auf höhere Abschlüsse fokussieren wollten anstatt gesamthafte Verbesserungen der Güterbeförderungsbranche anzustreben. Herzer: "Wir können und sollen die KV-Verhandlungen nutzen, um sozialpartnerschaftlich die Rahmenbedingungen sowohl für die Lenker als auch die Unternehmer in Österreich zu verbessern. Im Sinne der Erhaltung und Sicherung von Arbeitsplätzen im Transportgewerbe in Österreich muss dies auch ein inhaltliches Anliegen der Gewerkschaft sein. Hier fordern wir von der Gewerkschaft ein spürbares inhaltliches Entgegenkommen".

Konkrete Anliegen, die aus der Sicht des WKÖ-Fachverbandes dringend angegangen werden müssen, sind etwa die Textierung zu Einsatzzeit oder Normalarbeitszeit. "Gerade die Neutextierung der Einsatzzeitbestimmung ist ein Punkt, welcher den Unternehmen bei jeder Prüfung horrende Nachzahlungen, die in die zigtausende Euros gehen, beschert. Hier könnte man durch eine einfache Umformulierung eine spürbare Entlastung für die Unternehmen schaffen. Für die Arbeitnehmer wären damit keinerlei Verschlechterungen verbunden", erläutert Herzer. Warum Punkte wie dieser von den Gewerkschaftsvertretern bisher ausgeblendet werden, sei unverständlich und kontraproduktiv.

Herzer abschließend: "Um bei den bevorstehenden KV-Verhandlungen ein für alle zufriedenstellendes und vor allem nachhaltiges Ergebnis zu erzielen, von dem Arbeitnehmer wie Unternehmer unserer Branche gleichermaßen profitieren, sollten die Arbeitnehmervertreter mit uns an einem Strang ziehen." (FM)

⇨ **KV-Verhandlungen nutzen, um Rahmenbedingungen zu verbessern**
OTS, 27. September 2012

⇦ **Bahnhofsstilllegungen bringen mehr regionale Wertschöpfung**
WKO

Nachtfahrverbot mit angezogener B

Foto: Lanex

Seit Jahren ein politischer Zankapfel im Steirerland: die B320.

Im Ennstal zeichnet sich ein Kompromiss ab: Das geplante Nachtfahrverbot auf der B320 soll jetzt doch nur in abgemilderter Form umgesetzt werden.

Von Mario Lugger
mario.lugger@wkstmk.at

Die Suppe wird nicht so heiß gegessen, wie sie gekocht wird – dieses alte Sprichwort scheint sich nun auch im Ennstal einmal mehr zu bewahrheiten. Nach der Ankündigung der Bezirkshauptmannschaft Liezen, auf der Ennstal-Bundesstraße B320 ein rigoroses Nachtfahrverbot für Lkw einführen zu wollen, liegt nun ein überarbeiteter, in wesentlichen Punkten entschärfter Entwurf der Verordnung vor. „Ein Kompromiss, mit dem die Wirtschaft leben kann. Beide Seiten sind aufeinander zugegangen", berichtet WKO-Steiermark-Präsident Josef Herk. Der Entwurf im Detail:

- Anstelle von 18 bis 6 Uhr soll das Fahrverbot für Lkw über 3,5 Tonnen „nur" mehr von 22 bis 5 Uhr gelten.
- Ausnahmen gibt es für den Ziel- und Quellverkehr in 33 der 51 Gemeinden des Bezirkes sowie in einigen angrenzenden oberösterreichischen und Salzburger Orten. Lkw, die dort überwiegend be- oder entladen werden, oder wenn für die Be- und Entladung technische Hilfsmittel erforderlich sind, sollen weiterhin uneingeschränkt in der Nacht unterwegs sein dürfen.
- Weiters erlaubt: Ab- und Rückfahrten, wenn Lkw dort ihren dauernden Standort haben, das gilt auch für Leerfahrten. Der Wohnort des Lenkers kann ebenfalls Ausnahmen begründen.
- Für die Be- und Entladung sollen aber in weiterer Folge auch Mindestmengen festgelegt werden. Details dazu werden in Bälde folgen.

Reaktionen aus der Wirtschaft zum Entwurf

Für Herk ist damit die Basis für einen Kompromiss grundsätzlich gelegt: „Wir alle haben ein gemeinsames Ziel, nämlich eine gute Zukunft für den Raum Liezen. Und diese ist nur mit einer starken Wirtschaft möglich. Die ursprüngliche Version des Nachtfahrverbots hätte viele Betriebe in

Straße spaltet die Bevölkerung im Ennstal

Ab 1970 wurde die Schnellstraße S8 von Liezen bis Altenmarkt geplant. Kurz vor der Realisierung Ende der 70er-Jahre begannen die Proteste der gerade erblühenden Öko-Bewegung. Nach Jahren emotionsgeladener Verhandlungen blieb vom ursprünglichen Projekt nur die 15 Kilometer lange „Ennsnahe Trasse" (Liezen-Trautenfels). 1991 rückten die Bagger an, die Situation eskalierte: Wütende Demonstrationen spalteten die Bevölkerung. Zwar gab es bei Bürgerbefragungen in den Gemeinden klare Mehrheiten für die Straße, jedoch bekämpften die Gegner alle Pläne mit Rechtsmitteln, unter anderem aufgrund des Brutgebietes des „Wachtelkönigs". Ab 1993 wurde die Umfahrung Stainach errichtet. 2008 beschloss der Landtag den Bau der Schnellstraße. Gegner haben sofort Kampfmaßnahmen angekündigt. ■

⇧ **Nachtfahrverbot mit angezogener Bremse**
Steirische Wirtschaft, 23. November 2012

⇨ **Transporteure fordern radikales Umdenken bei Erlassung von Fahrverboten**
OTS, 6. November 2012

Transporteure fordern Aufhebung des "Nacht-60ers" für Lkw

Utl.: WKÖ-Herzer: Durchgängiges Tempolimit von 80 km/h würde Gefahrenquellen und Schilderwald beseitigen und Schadstoffausstoß reduzieren

Wien (OTS/PWK705) – Eine Vielzahl von Regelungen erschwert den heimischen Transportunternehmen ihre Arbeit. Das trifft auch für Geschwindigkeitsbeschränkungen zu. Um den Transport auf Österreichs Straßen sicherer und effizienter zu machen, fordert die Wirtschaft eine Durchforstung und Vereinheitlichung der bestehenden Vorschriften.

"Lkw dürfen in der Zeit von 22 bis 5 Uhr nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf Österreichs Straßen fahren. Diese Regelung ist nicht nur antiquiert, sondern gefährdet auch die Verkehrssicherheit", betont Wolfgang Herzer, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Hintergrund: Alle neu zugelassenen Lkw sind mittlerweile mit entsprechenden Konturmarkierungen und Rückblenden ausgestattet, um die Fahrzeuge bei Dunkelheit besser sichtbar zu machen. Diese Markierungen helfen jedoch aufgrund des hohen Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen Pkw und Lkw nur sehr bedingt.

"Zudem besteht durch die derzeitige Regelung für unsere Fahrer ein undurchsichtiger Schilderwald. Denn unabhängig von generellen 60 km/h-Limit wird die Höchstgeschwindigkeit auf einzelnen Strecken mittels Tafeln punktuell auf 80 km/h hinauf revidiert. Im Interesse der Sicherheit unserer Fahrer und aller Verkehrsteilnehmer fordern wir vom Gesetzgeber eine generelle zeitunabhängige Höchstgeschwindigkeit für Lkw von 80 km/h. Nur dort, wo es aus Anrainerschutzgründen notwendig ist, soll es Ausnahme-Reduzierungen auf 60 km/h geben können", so Herzer.

Ein durchgängiges Tempolimit von 80 km/h würde auch den Schadstoffausstoß reduzieren, da Emissionen bei modernen Lkw in genau diesem Geschwindigkeitsbereich am geringsten sind.

Das immer wieder ins Treffen geführte Argument, wonach es dadurch zu erhöhter Lärmbelästigung kommen könnte, kann Herzer nicht gelten lassen: "Es wird permanent in den Lärmschutz auf Österreichs Straßen investiert. In den Jahren 2000 bis 2010 wurde von der ASFINAG laut Umweltbundesamt die stattliche Summe von 460,9 Millionen Euro für diverse Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnen und Schnellstraßen ausgegeben. Außerdem betreiben unsere Unternehmer einen nahezu ausschließlich lärmarmen Fuhrpark", stellt der Fachverbandsobmann klar. (PM)

⇨ **Transporteure fordern Aufhebung des „Nacht-60ers" für Lkw**
OTS, 10. November 2012

Bremse

ernsthafte Probleme gebracht", so der WKO-Präsident.

Für die betroffene Transportwirtschaft ist aber auch dieser Kompromiss noch immer ein herber Schlag. „Ich sehe da auf jeden Fall noch Nachjustierungsbedarf", betont deren Obmann in der Steiermark, Albert Moder. „Wenn man schon Nachtfahrverbote einführen will, dann bundes- oder EU-weit. Denn so entsteht durch den zu erwartenden Umwegverkehr eine zusätzliche Umweltbelastung. Und ich frage mich: Wer haftet dafür?"

VERKEHRSADER ENNSTAL

78

▸ **Kilometer** sind es von Liezen (A9) bis Altenmarkt im Pongau (Anschlussstelle Eben, A10).

20.000

▸ **Fahrzeuge** sind allein auf der B320 täglich unterwegs.

380

▸ **Millionen** Euro sollte der letzte Vorschlag aus 2008 des Abschnitts „Ennsnahe Trasse" kosten.

Transporteure fordern radikales Umdenken bei Erlassung von Fahrverboten

Utl.: WKÖ-Herzer: Handhabung von Fahrverboten nimmt groteske Züge an - Transporteure für bundesweit einheitlichen Kriterienkatalog

Wien (OTS/PWK803) - Scharfe Kritik übt der Fachverband Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) am Wildwuchs von Fahrverboten in Österreich. "Die Handhabung von Fahrverboten nimmt in Österreich immer groteskere Züge an - mit schwerwiegenden Folgen", warnt Fachverbandsobmann Wolfgang Herzer. Für die Lenker werde es zunehmend unzumutbar, sich im Dschungel an Fahrverboten zurecht zu finden. Herzer: "Die Folgen sind Mehrkosten für die Unternehmer, Strafen für Fahrer, mehr Umweltbelastungen durch Ausweichverkehre, aber auch, dass Lenker teilweise nicht einmal mehr die eigenen Betriebe oder Wohnstätten anfahren können."

Jüngste Negativ-Beispiele sind das kürzlich geänderte Nachtfahrverbot in Tirol sowie die Entwicklung zum geplanten Nachtfahrverbot auf der Ennstalbundesstraße (B320). Das Procedere sei nicht nur unübersichtlich, sondern stehe auch auf fragwürdigen Beinen, erläutert Herzer: "Wir haben die Verordnung zum neuen Nachtfahrverbot in Tirol erst einen Tag vor Inkrafttreten am 1. November erhalten. Das macht eine zeitgerechte Planung für die betroffenen Transporteure so gut wie unmöglich. Dazu kommt, dass das Fahrverbot auf der B320 auf einem sogenannten "umweltmedizinischen Gutachten" basiert, welches lediglich aus Annahmen und Prognosen besteht, jedoch keine fundierten Belege oder entsprechende Rechtfertigungen für solch eine Vorgehensweise enthält."

Die Kritik der Transporteure trifft dabei nicht nur Regional-, Landes- und Bundespolitik, auch der Sozialpartner wird von Herzer in die Pflicht genommen. "Arbeiterkammer und Gewerkschaft sollten zur Kenntnis nehmen, dass Maßnahmen wie Fahrverbote eine massive Gefährdung für den Wirtschaftsstandort und damit für Arbeitsplätze in unserem Land darstellen. Das kann nicht im Sinne der Arbeitnehmervertreter sein. Ein generelles Umdenken ist höchst an der Zeit. Statt sich einzubunkern und auf Partikularinteressen zu fokussieren, sollten wir Kräfte bündeln im Sinne des gemeinsamen Wirtschaftsstandortes." Der Fachverband fordert daher einen bundesweit einheitlichen und nachprüfbaren Kriterienkatalog für die Erlassung von Fahrverboten. "Nur mit einer sachlich nachvollziehbaren Evaluierung kann dem bestehenden Wildwuchs an Fahrverboten Einhalt geboten werden", hält Herzer abschließend fest. (PM)

⇨ **Transportwirtschaft fordert variable Mineralölsteuerrückvergütung**
OTS, 2. Oktober 2012

Transportwirtschaft fordert variable Mineralölsteuerrückvergütung

Utl.: WKÖ-Klacska: Variables Modell mit Schwellenwert würde Planungssicherheit für Betriebe und Finanzministerium bringen

Wien (OTS/670) - Sprunghafte und starke Ausschläge beim Dieselpreis sorgen in der heimischen Transportbranche für Belastungen. "Um schwere Güter auf der Straße zu bewegen, führt aus heutiger Sicht jedoch kein Weg am Diesel als wichtigstem Treibstoff vorbei", erläuterte Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), heute in einer Pressekonferenz. Im Bereich des Güterverkehrs entfallen bereits 20 bis 30 Prozent der Kosten allein auf Diesel.

Vor dem Hintergrund der ohnehin der in Branche vergleichsweise niedrigen Margen können die hohen Treibstoffkosten existenzbedrohend für die Betriebe sein, so Klacska. Daher fordert die Bundessparte Transport und Verkehr die Einführung einer variablen Mineralölsteuerrückvergütung im gewerbsmäßigen Verkehr.

Im Vergleich zum Gewerbediesel, der einen niedrigeren MÖSt-Satz vorsieht, käme eine solche Rückvergütung nur zum Tragen, wenn der Dieselpreis eine vorher definierte Förderschwelle überschreitet. Diese Schwelle soll jeweils für ein Kalenderjahr im vorher gehenden Herbst festgelegt werden. Die Rückvergütung beliefe sich dann auf die Höhe der Differenz zur Schwelle. "Dadurch hätten sowohl unsere Unternehmen, als auch das Finanzministerium höhere Planungssicherheit", betonte der Bundesspartenobmann. Zudem attraktiviere ein solches Modell den Standort Österreich.

Administrativer Aufwand für Tankstellen

Dass von hohen Treibstoffpreisen in erster Linie die öffentliche Hand profitiert, erläuterten Werner Sackl, Obmann des WKÖ-Fachverbandes Garagen-, Tankstellen- und Servicestationsunternehmen und Fachverbandsgeschäftsführer Alexander Piekniczek: "Der Tankstellenpächter hat keinen, der Eigenhändler kaum Einfluss auf den Treibstoffpreis. Der Staat hat den Löwenanteil. Durch einige Verordnungen, die zur Transparenz der Spritpreise beitragen sollten, entsteht den Tankstellen darüber hinaus ein enormer administrativer Aufwand", so Sackl und Piekniczek. Die Verordnung zur Spritpreisdatenbank etwa regelt, dass die Tankstellenbetreiber ihre Preise innerhalb von wenigen Minuten an die E-Control melden müssen. "Dies bedeutet für uns ein Mehr an Bürokratie, die Treibstoffpreise wurden dadurch jedoch nicht gesenkt, das heißt, der Kunde hat kaum Nutzen dadurch. Die meisten Zugriffe auf die Datenbank kommen von der Mineralölindustrie, nur 7 Prozent der Konsumenten nutzen die Datenbank", so Sackl.

Stabile Konjunktureinschätzung

Der Kostendruck in der Branche lässt sich auch von der heute präsentierten aktuellen Konjunkturerhebung ablesen: Eine knappe Mehrheit der befragten Unternehmen geht von steigenden Preisen ihrer Dienstleistungen in den kommenden Monaten aus. Insgesamt bewerten die Unternehmen der Mobilitätsbranche das zurückliegende Quartal als "neutral", ebenso wie die Erwartung an die kommenden Monate. Die Geschäftslage wird von den Firmen etwas besser eingeschätzt als die Nachfrageentwicklung, wie Bundesspartengeschäftsführer Erik Wolf erläuterte.

Die Beschäftigungslage ist nach wie vor stabil. "Anlass zur Sorge bereitet uns jedoch, dass sich in den nächsten Jahren der Facharbeitermangel deutlich abzeichnen wird", betont Klacska. Die Branche setzt daher auf verschiedene Aktivitäten, um auf sich als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren. Klacska: "Die Mobilitätsbranche hat Zukunft. Wir haben moderne Jobs mit langfristigem Karrierepotenzial zu bieten."

Hermes Verkehrs-Logistik-Preis holt Qualität vor den Vorhang

Um aktive Unternehmen der heimischen Mobilitätsbranche vor den Vorhang zu holen und die Qualität in der Branche noch weiter fördern, startet die WKÖ-Bundessparte heute, Dienstag, eine neue Initiative: Erstmals wird der Hermes Verkehrs-Logistik-Preis ausgelobt. In vier Kategorien werden im April 2013 Vorzeige-Betriebe ausgezeichnet. Nähere Infos dazu unter www.hermes-vlp-.at . (PM)

Neue Ideen der Friends on the road-Werbung von KR Kurt Jöbstl

Der Transportunternehmer Kurt Jöbstl macht auch auf 2 Rädern Imagewerbung für die Branche.

Gratweiner Marktfest Friends on the road-Werbung durch die Firma Fekonja

Die Firma Fekonja hat beim heurigen Gratweiner Marktfest mit einer tollen Idee Werbung für die Transportbranche gemacht.

Machen Sie mit:

Schicken Sie uns auch Ihre Ideen von den ungewöhnlichsten Ideen und Orten Ihrer Friends on the road-Werbung, und wir werden diese gerne veröffentlichen.

Roooollen Sie gemeinsam mit uns und Ihrer Botschaft auch 2013 ohne Umwege zu Ihren neuen Kunden:

Steirische Frächter-Zeitung

Info: 0664/45 41 124
Andreas Bunderla

Artikel aus dem Grazer –

Lastenfahrräder wie diese können bei der FGM zu Testzwe
liehen werden. Ein Kauf wird von der Stadt Graz gefördert.

Tip on-Friends on the road-Gewinnspiel in der Murtaler Zeitung

Um noch mehr Imagewerbung für die Branche zu machen, entstand erstmals in Österreich durch Obmann Ing. Albert Moder und Mag. Peter Tropper die Idee ein Tip on-Gewinnspiel in Zusammenarbeit mit der Murtaler Zeitung zu veranstalten. Mit dieser Aktion konnten auf der Vorderseite der Murtaler Zeitung und der Obersteirer Zeitung (Woche Mürztal) 100.000 Leser erreicht werden. Durch Ausfüllen des Losungswortes kamen über 6.000 Gewinnkarten zurück.

Frau Regina Kenda aus St. Michael wurde bei der österreichweiten Fachverbandsausschusssitzung in Bad Waltersdorf als glückliche Gewinnerin gezogen.

Frau Regina Kenda hat den Gutschein für einen Wochenende für 2 Personen im Hotel Falkensteiner in Bad Waltersdorf gewonnen. KR Max Zottler konnte der glücklichen Gewinnerin in St. Michael den Gutschein überreichen.

KR Max Zottler konnte der glücklichen Gewinnerin in St. Michael den Gutschein für ein Wochenende im Falkensteiner/Bad Waltersdorf überreichen.

Räder ersetzen den Lkw vom 23. September 2012

Räder ersetzen den Lastwagen

DRAHTESEL. In Graz werden viele Transporte bereits per Fahrrad erledigt. Und es sollen noch mehr werden.

Von Daniel Windisch
daniel.windisch@graz.at

So richtig brummt der Motor im Transportgewerbe nicht. Aktuell zählt die Wirtschaftskammer 1536 steirische Transportunternehmer, vor vier Jahren waren es noch 1730. Eine Ausnahme in der von Lkw-Fuhrparks dominierten Branche gibt es aber: Fahrradtransporte. 88 Unternehmen sind derzeit in diesem Segment aktiv – um neun mehr als 2010.

Gerade in der Stadt werden immer mehr Transporte mit dem Drahtesel erledigt. Ein Pionier in Graz ist **Martin Orthacker**, der 1993 als Fahrradbote startete und inzwischen mit Partnern die Firma BKO-Botendienst gegründet hat. Allein seit März 2012 legten BKO-Radler 94.000 Kilometer zurück. „Wir sind heute seltener mit Briefen unterwegs, dafür aber häufiger mit Paketen aus dem medizinischen Bereich oder mit Unterlagen für Notare, die beglaubigt werden müssen", so Orthackers Kompagnon **Florian Kohl**.

200 Kilo Kapazität

Auch große, sperrige Güter mit dem Rad zu transportieren sei kein Problem, betont **Karl Reiter** von der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM). Zweirädrige Lastenfahrräder könnten Ladungen mit bis zu 100 Kilo Gewicht befördern, dreirädrige hätten sogar Kapazitäten von bis zu 200 Kilo. Die Vorteile eines Fahrradtransports liegen für Reiter auf der Hand: keine lästige Parkplatzsuche, freie Fahrt auch in Fußgängerzonen, kein Feinstaubausstoß.

Für Graz sieht Reiter „noch viel Luft nach oben": In Kopenhagen – mit 549.000 Einwohnern etwa doppelt so groß wie Graz – gibt es 25.000 Lastenräder. In Graz, wo sie von Eisverkäufern, Botendiensten oder Straßenreinigung eingesetzt werden, sind es 30. Doch Graz könnte bald mehr Transport-Drahtesel bekommen: Im Rahmen des von der EU geförderten Projekts „Cyclelogistics" bietet die FGM für Betriebe verschiedene Lastenradmodelle zum Test an. Unternehmer, die ein Lastenrad kaufen wollen, können sich die Hälfte der Anschaffungskosten (maximal 1000 Euro) von der Stadt Graz rückerstatten lassen.

Zusätzliche 45.000 Kontrollen von Kleintransportfahrzeugen geplant

Foto: © bilderbox/Fotolia.com

Zusätzliche 45.000 Kontrollen von Kleintransportfahrzeugen samt Anhängern sieht der neue Vorschlag der EU-Kommission zur technischen Unterwegskontrolle vor. Sie sollen zu den 30.000 Schwerverkehrskontrollen von Lastkraftwagen, Anhängern und Bussen, die bereits jetzt jährlich in Österreich stattfinden, dazukommen. „Dies geht aus der Sicht der Wirtschaft in die falsche Richtung und würde überdies eine enorme Erhöhung des Aufwandes für die öffentliche Hand, für Fachpersonal und Kontrollinfrastruktur bedeuten“, betonte Alexander Klacska, Obmann der WKÖ-Bundessparte Transport und Verkehr, bei den österreichischen Transportsicherheitstagen 2012, die in Vösendorf abgehalten wurden. „Kontrollen, die lediglich für Statistiken eingeführt werden, verfehlen ihren Zweck“, gibt Klacska zu bedenken.

EU schafft „gläserne Transportunternehmen“

Auffällige Unternehmen des Straßengüter- und Busverkehrs sollen laut EU künftig häufiger kontrolliert werden. Mit dem elektronischen Verkehrsunternehmensregister, in denen Verkehrsvergehen gespeichert sind und mittels derer Risikobewertungen von Unternehmen vorgenommen werden, schafft die EU schon jetzt „gläserne Transportunternehmen“ – vor allem zum Zwecke von Betriebskontrollen. Mit dem Vorhaben, unternehmensspezifische Daten für die Polizei bei Straßenkontrollen vor Ort verfügbar zu machen, rückt die EU auch vom bisherigen Konzept der Gleichbehandlung aller Fahrzeuge ab, unterstrich WKÖ-Vizepräsidentin Renate Römer. Sie verwies darauf, dass das derzeitige Modell der Zufalls- und Schwerpunktkontrollen nachweislich zum Rückgang der Verkehrstoten in Europa beiträgt. In Österreich waren im vergangenen Jahr im Schwerverkehr sogar um 30 Prozent weniger Verkehrstote zu verzeichnen.

Einzelfälle prüfen statt Kategorien bilden

Bei der Kontrolle der Ladungssicherung katalogisiert der EU-Verordnungsvorschlag zur technischen Unterwegskontrolle Mängel in detaillierter Form nach Gefahrenkategorien und weicht damit von anerkannten Regeln der Technik, beispielsweise der Europäische Zurrkräftenorm ÖNORM EN 12195-1 - Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen, ab. Klacska: „Pauschalbestrafungen von Unternehmen und Lenkern dieser Art sind ohne Beurteilung des Einzelfalles abzulehnen.“ Bei der Ladungssicherung sei das Zusammenwirken von Fahrzeugaufbau, Zurrmittel, Reibung und Gewicht der Ladung ausschlaggebend. Eine seriöse Aussage über die Schwere der Gefährdungslage bzw. eines Verstoßes könne nur nach einer Gesamtbeurteilung des Einzelfalles vorgenommen werden – und nicht in Listen von Verstößen in einer EU-Verordnung ohne Verweise auf technische Regelwerke.

Erfreulich ist aus der Sicht der Wirtschaft, dass die Europäische Zurrkräftenorm zunehmend über Europa hinaus anerkannt und angewandt wird. Mit der Etablierung eines einheitlichen Standards erhöhe sich die Rechtssicherheit für Unternehmen bei internationalen Transporten, so Klacska. Die Norm EN 12195-1, die von der Europäischen Normungsorganisation CEN (European Committee for Standardisation) zuletzt 2010 neu aufgelegt wurde, gilt bei konventionellen Straßengütertransporten derzeit in mehr als 30 Staaten. Bei Gefahrguttransporten gelten ab 1. Jänner 2013 sogar in 48 Staaten die Anforderungen einer ordnungsgemäßen Ladungssicherung als erfüllt, wenn die Norm eingehalten wird.

„Bei mangelnder Ladungssicherung müssen sämtliche Beteiligte, das sind Verlader, Frächter und Lenker, mit einer Anzeige rechnen. Ein hohes Fachwissen des Lenkers über die Ladungssicherung ist zudem die beste Vorsorge gegen eine Vormerkung im Führerscheinregister“, so Klacska.

Im Portrait: Blitztrans – Sandi Keranovic

Blitztrans aus Schladming zählt zu einem der größten Kleintransporteure des Landes. Geschäftsführer Sandi Keranovic ist nach wie vor selbst als Fahrer im Einsatz und bevorzugt dabei Auslandsfahrten und Sondertransporte.

Der erste Blitztrans-Transporter war im Jahre 1996 unterwegs, damals allerdings nur im Raum Schladming. Als Familienunternehmen mit einem Mitarbeiter gegründet, hat sich Blitztrans zu einem der größten Kleintransporteure in der Steiermark entwickelt und verfügt mittlerweile über Standorte in Wien, Graz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz und Wolfurt. „Der Hauptsitz unseres Unternehmens ist aber nach wie vor in Schladming, von wo aus wir auch unsere gesamte Logistik betreiben“, erläutert Geschäftsführer Sandi Keranovic. In den ersten Jahren lag der Schwerpunkt des Kleintransporteurs auf Zeitungs-, Foto- und Medikamententransport, mittlerweile ist man hauptsächlich für die Österreichische Post im ganzen Land unterwegs.

Frauen fahren sparsamer

Den Mitarbeiterstand von 40 Personen konnte man in den letzten vier Jahren relativ konstant halten, wie Keranovic betont. Unter den Mitarbeitern sind auch fünf Frauen. Das Gerücht, dass Frauen im Vergleich zu Männern sparsamer fahren, bestätigt Keranovic: „Ja, das stimmt in den meisten Fällen. Frauen sind oft gewissenhafter.“

37 Fahrzeuge zählt der Blitztrans-Fuhrpark, größtenteils Ford Transitfahrzeuge aber auch einige Mercedes Sprinter. Sechs Fahrzeuge sind AMBO-konform ausgerüstet. „Der gesamte Fuhrpark ist auf dem neuesten Stand der Technik, GPS ist selbstverständlich“ erläutert Keranovic, der als größte Herausforderungen „die Kosteneinsparungen, die Treibstoffpreise und die Konkurrenz durch die EU-Ostöffnung“ nennt. Auch der leichte Zugang zum Gewerbe sei ein Problem. Seine Arbeit macht Keranovic aber nach wie vor Spaß, „weil es immer wieder neue spannende Dinge zu tun gibt“, wie er hinzufügt und dabei Sondertransporte und Auslandsfahrten nach Frankreich und Deutschland anspricht. „Diese Fahrten übernehme ich gerne selber, weil ich gerne fremde Gegenden erkunde“, sagt der Geschäftsführer.

INFO

Sandi Keranovic – Blitztrans

Untere Klaus 21 • 8970 Schladming

Tel.: +43/3687/24156
Mail: office@blitztrans.net • Web: www.blitztrans.net

Erich Gradischnig im Wordrap

Erich Gradischnig, Geschäftsführer der Erich Gradischnig GmbH aus Scheifling

1. Drei Gründe, warum Ihnen Ihr Job Spaß macht ...

o Immer macht er leider nicht Spaß, weil es im Holztransport oft sehr ernst zugeht.
o Es macht aber Spaß, wenn man beim Sonnenaufgang über den Horizont sieht.
o Und es freut mich, dass ich mir meine Zeit frei einteilen kann.

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

o Die Ladegutsicherung, das Schneekettenauflegen im Winter und die Gefährlichkeit des Transports im Winter

3. Wäre ich kein Frächter, wäre ich …

o Mechaniker

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

o Ich würde sie bitten, die B317 auszubauen. Außerdem würde ich anregen, die Brücken zu sanieren und die Lkw-bezogenen Steuern zu senken.

5. Ihr originellstes Erlebnis bei einer Verkehrskontrolle?

o Eine Tacho-Kontrolle wegen drei Minuten Fahrzeitüberschreitung eine Minute vor der Haustüre.

6. Was ärgert Sie am meisten beim Fahren?

o Moped-Autos und Kreisverkehre

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

o Das der Transport nur ein Hobby ist und man nur aus Spaß fährt.

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

o Eine ziemlich hohe Strafe erhielt ich einmal bei einer Tacho-Kontrolle.

9. Das unnötigste Fortbewegungsmittel, das jemals gebaut wurde?

o Puch-Minirad

10. Ihre Lieblingsmusik beim Fahren?

o Radio Steiermark

11. Eine Fracht, die Sie nie mitnehmen würden?

o Personen

12. Die heikelste Fracht, die Sie jemals transportiert haben

o Ein Stückgut-Transport (Munition)

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

o Zu viel Alkohol trinken

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

o Geduld

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

o Die Verkehrsministerin

16. Wen würden Sie hingegen gern mitnehmen?

o Alle Politiker, Polizisten und Transportkritiker

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

o Mit Lkw

© Foto: Nikola Bilic/Fotolia.com

Zu unseren Reparatur & Werkstattleistungen gehören:

- Reparatur von Anhängern und Aufliegern
- Professioneller Bremsendienst
- Karosseriearbeiten am Fahrerhaus
- Kranservice & Aufbauarbeiten
- Kühlfahrzeugbau
- Busse und LKW-Reparaturen aller Art
- Leitachoservice
- Reparaturen von Baumaschinen
- HD-Schlauch-Anfertigungen

GAUGL
KFZ•HYDRAULIK

Ihr zuverlässiger Partner für LKW und Busse bei Auf- und Umbauten sowie Reparaturen

Außerdem verfügen wir über ein umfangreiches Verschleiß- und Ersatzteillager

Vertrauen ist gut - Kontrolle ist besser

Wir überprüfen Ihren LKW mittels „High-Tech"-Rollen-Bremsprüfstand, bis in den letzten Winkel. Von uns werden auch Fahrtenschreiber elektronischer Bauart kontrolliert. Zudem übernehmen wir § 57a Pickerl, § 24 Fahrtenschreiber, § 24a Geschwindigkeitsbegrenzer, § 8b Lärmarm, Kran/Ladeboardwand - Überprüfung.

Kompetenz für IVECO Fahrzeuge

Wir sind der Spezialist für ausgezeichnete Preis-Leistungs-Verhältnisse. Deshalb ist unsere Partnerschaft mit IVECO nicht verwunderlich. Iveco steht für herausragende Qualität zum fairen Preis. Haben Sie Fragen zu unserem IVECO-Leistungsportfolio? Rufen Sie uns an und wir beantworten unverbindlich und kompetent Ihre Fragen.

IVECO
DIE WELT DES TRANSPORTS

8225 Pöllau, Schönau 103
www.gaugl-gruppe.at

Tel.: 03335 / 30 300

WIR WÜNSCHEN IHNEN EINE BESINNLICHE ADVENTZEIT UND EIN FROHES WEIHNACHTSFEST!

V. l. n. r.: **Mag. Gerald Eisenzopf** – Leiter CMR/Transport
Stefan Kratzer – Leiter Kfz
Michaela Schmallegger – Schadensmanagement
Akad. Vkfm. Rudolf Prettenthaler – Leiter Sach
Prok. Michael Hafner – Niederlassungsleiter Stmk.

Veritas
Ein Unternehmen der AktuellXGruppe

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, Klimaservice 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