

VOLLE FAHRT

VOL. 4 / 2020

Das Magazin der steirischen Frächter



DER LKW BRINGT, WAS DAS CHRISTKIND BRAUCHT

FAHRVERBOTE TIROL

**DIE FAHRVERBOTSIDEEN FÜR
LKW TREIBEN BUNTE BLÜTEN ...**

Schenken Sie pures Fahrerlebnis!



Gutscheine erhältlich in den ÖAMTC Fahrtechnik Zentren Lang/Lebring und Kalwang, an den ÖAMTC Stützpunkten und unter www.oeamtc.at/fahrtechnik-gutschein.

www.oeamtc.at/fahrtechnik

* Nur bis 31.12.2020. Vom Weihnachtsbonus ausgenommen sind Motorrad Warm Up, Personal Coaching und Wertgutschein.

Für aktives Fahren



Obmann Peter Fahrner

**Sehr geehrte Damen und Herren!
Liebe Kolleginnen und Kollegen!**

Der grüne Anstrich des Verkehrsministeriums hat nichts mit Umweltschutz zu tun. Beim genauen Hinsehen ist es buchstäblich eine Mogelpackung. Vom Lkw will man nichts hören und nichts sehen.

Es ist uns von mehreren Seiten zgetragen worden, dass unser steirischer Verkehrslandesrat Anton Lang mit der Verkehrsministerin Leonore Gewessler daran schmiedet, wie man noch mehr Lkw-Fahrverbote unkompliziert umsetzen kann. Daher liebäugelt man mit einer Adaptierung der Straßenverkehrsordnung, sodass auch ohne entsprechendes Gutachten willkürlich jeder politisch regionale Drahtzieher vor seiner Haustür ein Fahrverbot verhängen kann. Parallel dazu wissen wir, dass jedes Lkw-Fahrverbot, auch wenn man es noch so gründlich durchdenkt, Umwegverkehre produziert, die zusätzliches CO₂ bedeuten. Das kleine Ziel – die Bevölkerung will den Lkw vor der Haustüre nicht – steht über dem großen Klimaziel –, das mitunter Österreich noch sehr viel Geld kosten kann, wenn die Ziele verfehlt werden. Auch die jüngste Idee von Gewessler ist kontraproduktiv für die Umwelt: nämlich die Einführung der NoVA für die Kleintransporteure. Während die Paketmengen – nicht

zuletzt durch Corona noch stärker – in die Höhe schießen und dadurch mehr Kilometer gefahren werden, wird durch die Einfuhr der NoVA sicher länger auf eine Investition in modernere, emissionsärmere Fahrzeuge verzichtet. Und nachdem das Verkehrsministerium auf das Wissen der Praxis nicht zurückgreifen will, ist die Performance tendenziell sehr schlecht. Jede Maßnahme bringt mehr Umweltbelastung. Zumindest einzelne Bundesländer halten diesem Treiben entgegen: So hat Niederösterreich etwa eine Abwrackprämie eingeführt, um ihre heimische Transportwirtschaft fürs Ignorieren bei der Investitionsprämie zu entschädigen. Auch in der Steiermark laufen derzeit Gespräche, wobei im Zuge der kommenden IG-L-Novelle dafür positive Signale ausgesendet wurden. Man darf also gespannt bleiben, wenn auch von den Grünen auf Bundesebene wahrscheinlich nichts zu erwarten sein wird.

Mehr erhoffen wir uns von den Bemühungen, die wir in Richtung des schwarzen Landwirtschaftsministeriums gerichtet haben, da die Bundesforste dort angehören, die an ausländischen Frächter Großaufträge vergeben, während unsere heimi-

mischen Transporteure abgestellt zu Hause bleiben. Es ist schon während Corona trotz der staatlichen Unterstützungen etwa von Kurzarbeit und Fixkostenzuschuss nicht einzusehen, dass der ausländische Frächter trotz geringer Preisunterschiede bevorzugt wird. Aber es ist generell nicht einzusehen! Deshalb kämpfen wir und werden für Fairness weiterkämpfen. Denn es kann nicht sein, dass ein Bundesbetrieb, der auch durch Steuergelder betrieben wird, letztlich die Aufträge ins Ausland vergibt.

So blicken wir nun gebannt dem neuen Jahr entgegen, ob wir die Früchte, die wir heuer gesät haben, dann ernten können, im Wissen, dass es ohne uns nicht geht.

In diesem Sinne wünsche ich euch allen ein gesegnetes, schönes Weihnachtsfest, frohe Festtage und einen guten Rutsch in ein gutes neues Jahr 2021.

Euer Obmann
Peter Fahrner

Inhalt

Fachgruppe aktuell		
	Die Fahrverbotsideen für Lkw treiben bunte Blüten ...	8
Verkehrsinfo national		
	WIFO Sonderauswertung Konjunkturtest Güterbeförderung (Befragung Oktober 2020)	10
	Tirol: Verschärfung Nachtfahrverbot	13
Verkehrsinfo international		
Deutschland	Situative Winterreifenpflicht NEU! Achtung, andere Kennzeichnung bei Reifen	18
	Deutsche Lkw-Mautberechnung verstößt gegen EU-Recht – es gibt Rückerstattungsmöglichkeiten	24
Ukraine:	Obligatorische elektronische Eingangsmeldung für alle Transporte seit 7. November 2020	26
Slowenien:	Überholverbot für Lkw auf A1 ab 2021	26
Großbritannien:	Brexit bringt mit Jahreswechsel Neuerungen – Unklarheiten werden noch beseitigt	27
	Mit Brexit sind EU-EORI-Nummern nicht mehr anwendbar	28
Frankreich:	Warnhinweise zu totem Winkel verpflichtend auf Lkw über 3,5 t und Bussen	29
Transport Service		
	Entwicklung Dieselpreis/Transportkostenindex: NEU!	34
	Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich	34
	WKO-Benutzerverwaltung	34
	Online-Lkw-Kalkulationstool inkl. Downloadmöglichkeit	35
	Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich	35
	RA Mag. Christoph Rappold: Schneeflöckchen, Weißröckchen ...	36
Boxen stopp		
	Nachruf KR Friedrich JERICH	37
	Transporteure A–Z: Melden auch Sie sich an!	38
	Friends on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt LogCom-Mitglied werden!	38
	Transportrait: Cresnik Transporte GmbH	40
	Konzessionsprüfung – Termine	42



Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 56
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: befoederung.gueter@wko.at, Internet: http://wko.at/stmk.transporteure; Titelbild + Weihnachtswünsche ©
alenaohneva.adobe.com; Medienverlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla – Tel. 0664/45 41
124; Fotos: © WKO; print-verlag; Fotolia.com; Länderbutton: © Helmut Niklas; © dip/Fotolia.com; Druck: Medienfabrik Graz; © Druck- und Satzfehler vorbehalten



WIR BIETEN FÜR JEDES UNTERNEHMEN DIE PASSENDE FINANZIERUNGSLÖSUNG

„Top Konditionen für Ihren Leasingbedarf“

- **MOBILIEN:** CNC Systeme, Spritz- u. Gießanlagen, Pistengeräte, Schneeerzeugungsanlagen, Seilbahnen
Windkraft- und Solaranlagen, Photovoltaikanlagen
- **FAHRZEUGE:** PKW, LKW, Busse, Stapler, Auflieger, Anhänger, Baumaschinen, Forstmaschinen, Traktoren
- **SONSTIGES:** Büroeinrichtungen, Werkstatt- und Hoteleinrichtungen, Bauhallen, Hardware, Server, Drucker, Kopierer

Wir beraten Sie verlässlich und bankenunabhängig!



Ihr Ansprechpartner:
Hubert Kramer
Leiter Geschäftsstelle Kärnten und Steiermark
Walther-von-der-Vogelweide-Platz 4, 1. Stock
A-9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel.: +43 (463)319460 • Mobil +43 (676)6232855
hubert.kramer@wuerth-leasing.at • www.wuerth-leasing.at

nokian[®]
TYRES



EINE WUNDERSCHÖNE REISE

Der neue **Nokian Snowproof P** entstand in der Arktis und ist auf jeder europäischen Straße zu Hause. Genießen Sie die Leistung Ihres Autos unabhängig von plötzlichen Schneefällen und matschigen Fahrspuren. Die Kombination aus leistungsstarkem Fahrverhalten und zuverlässigem Grip auf winterlichen Straßen sorgt für höchste Sicherheit unter allen Bedingungen.

NOKIANTYRES.AT



Frohe Weihnachten und viel Erfolg für 2021!

Wir bedanken uns recht herzlich für die angenehme Zusammenarbeit und das uns entgegengebrachte Vertrauen!
Für die kommenden Festtage wünschen wir Ihnen und Ihrer Familie alles erdenklich Gute, Gesundheit und persönliches Wohlergehen!

Mit besten Grüßen
Wirtschaftskammer Steiermark
Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe

Peter Fahrner
Obmann

DI Anja Krenn
Geschäftsführerin

Ausschussmitglieder

Helmut Ofner • Mag. Nicole Körver
Peter Allmer • Roland Amtmann • Ing. Herbert Brandl • Ing. Hannes Buchhauser • Petra Bucher
Andreas Flori • Gottfried Golob • Thomas Ernst Gruber • Franz Hierzmann • Silvia Hruska
Dr. Johann Huber • Herbert Friedrich Jerich • Christian Kaufmann • Alexander Krause
Josef Maier • Johannes Matzhöld • Ing. Markus Pototschnig • Hans-Jürgen Resch
Isabella Rohrer MAS, MSc • Franz Schädler • DI Gerhard Schauerperl • DI Michael Zottler

Assistenz
Pamela Prinz





Die Fahrverbotsideen für Lkw treiben bunte Blüten ...

Nach dem Fahrverbot für Lkw über 7,5 t hzG auf der B320, der Ennstalbundesstraße, im September 2019, werden die nächsten Vorschläge vom Land Steiermark fürs Gaberl B77 und fürs Alpl B72 unterbreitet. Verkauft vom Verkehrslandesratsbüro als absolutes Novum mit Raffinesse, zeigten sich die Entwürfe mehr als unbrauchbar und widersinnig und wurden von der WKO Steiermark abgelehnt.

„Schon das im Herbst 2019 erlassene Lkw-Fahrverbot auf der Ennstalbundesstraße zeigt Willkür ohne Ende“, sagt Peter Fahrner, Obmann der steirischen Transporteure und verweist auf die Ziel- und Quellverkehrsausnahme, die in zwei Gruppen unterteilt ist.

„Während im definierten Kerngebiet der Verordnung Be- ODER Entladungen inklusive Leerfahrten ausreichen, um die B320 zu benutzen, darf im zweiten definierten Gebiet nur dann die B320 befahren werden, wenn man innerhalb dieses Bereiches be- UND entlädt“, führt Peter Fahr-

ner aus und ärgert sich: Dabei sei die Definition des letzten Bereiches eindeutig eine Ungleichbehandlung der steirischen Bezirke untereinander, das als Einwand in insgesamt 3 Verhandlungen kein Gehör gefunden hat.

Nach den Straßenblockaden übers Gaberl und dem Triebner Tauern durch Aktivisten und Gemeindevertretern vor einigen Monaten (wir berichteten in der letzten Vollen Fahrt), hat sich der Ruf nach regionalen Fahrverboten weiter angeheizt. Nun hat das Land Steiermark

fürs Gaberl und im Weiteren auch fürs Alpl einen Entwurf für ein Winterfahrverbot für Kfz über 7,5 t hzG aus dem Hut gezaubert. Ausschlaggebender Grund dafür seien die vielen Lkw, die jährlich bei Winter einbruch bzw bei winterlichen Verhältnissen hängen bleiben und die Straßen blockieren. „Fakt ist jedoch, dass es ausschließlich ausländische Lkw sind, die mit der Situation nicht klarkommen und meist sogar ohne die gesetzlich vorgeschriebene Winterausrüstung auf der Straße sind“, weiß Fahrner und erläutert: „Unser Gegenangebot war immer

ein ganzjähriges Fahrverbot für Lkw über 7,5 t hzG zu verhängen, mit entsprechenden Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr, doch das gibt die Straßenverkehrsordnung nicht her.“ Was jedoch jetzt als Novum und Spitzenidee vorgelegt wurde, entbehrt jeder Logik.

Ausgesendet im Newsletter der Fachgruppe wurden die heimischen Transporteure zur Stellungnahme der Winterfahrverbotsentwürfe gebeten. „Doch schon im Vorfeld haben wir gesehen, dass die Entwürfe nicht brauchbar sind“, so der steirische Obmann. „So sollen die Straßen

nur dann gesperrt werden, wenn die ZAMG entsprechende Wetterereignisse vorhersagt, jedoch für 12 Stunden, wobei bei entsprechender Räumdung und Streuung die Straßen schon nach 3 bis 4 Stunden wieder fit sein könnten“, zeigt Fahrner die erste Absurdität auf.

Ein weiteres Kuriosum ist die Tatsache, dass der Entwurf von ALLEN Kraftfahrzeugen spricht und auch heimische Straßenbenutzer jeder Art davon betroffen sind. „Unsere Stellungnahmen liegen bereits im Landesratsbüro“, weiß Fahrner. Nun darf man gespannt sein ...

WIFO Sonderauswertung Konjunkturtest Güterbeförderung (Befragung Oktober 2020)

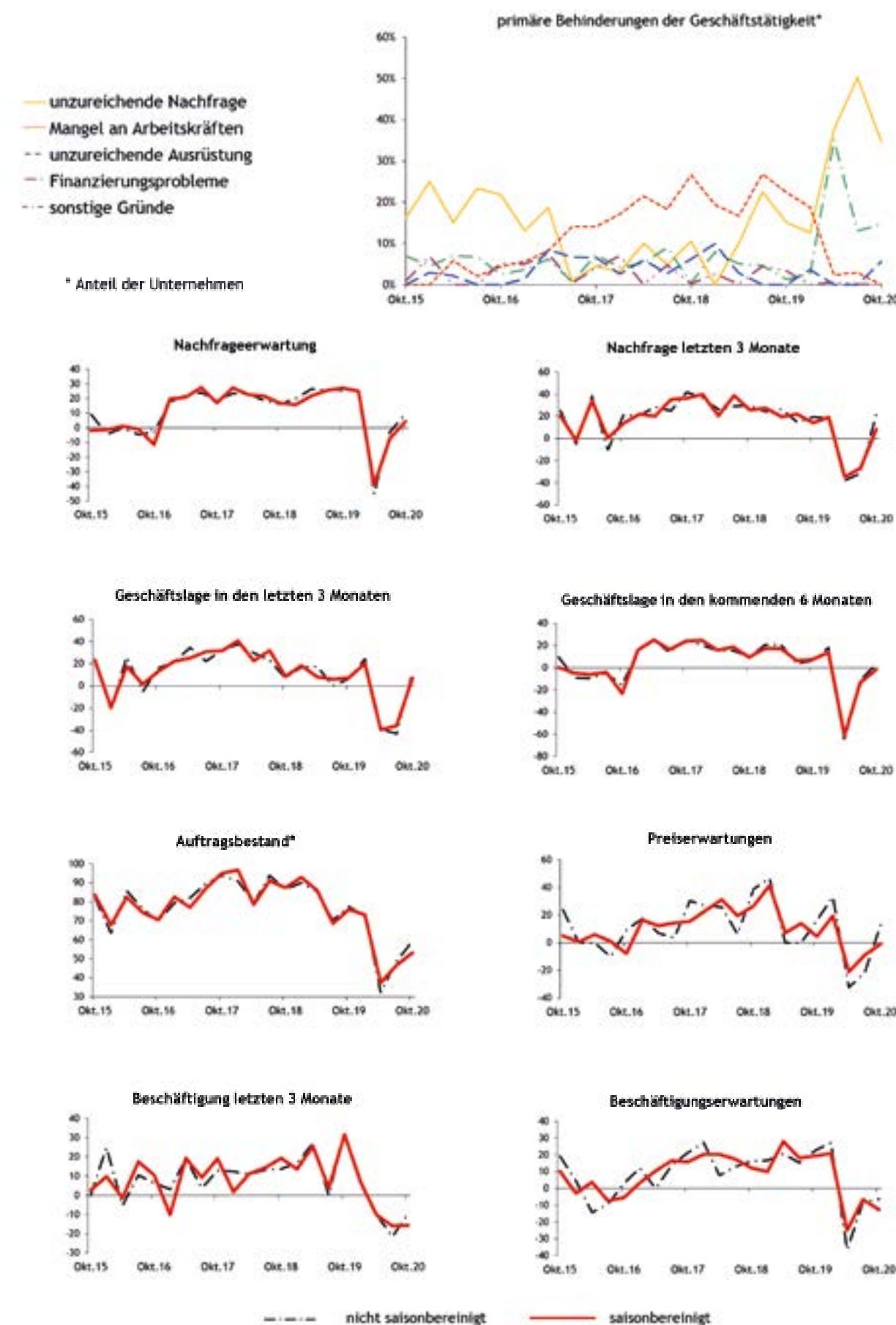
Aktuelle WIFO Konjunkturauswertung (Befragungszeitraum Oktober 2020) für den Bereich der „Güterbeförderung“.

Insgesamt sind die Einschätzungen der Indikatoren gegenüber der letzten Umfrage im Juli 2020 im Güterbeförderungsgewerbe tendenziell eher positiv.

Die Nennung von „unzureichende Nachfrage“ als Produktionsbehinderung ist im Vergleich zur letzten Umfrage deutlich zurückgegangen.

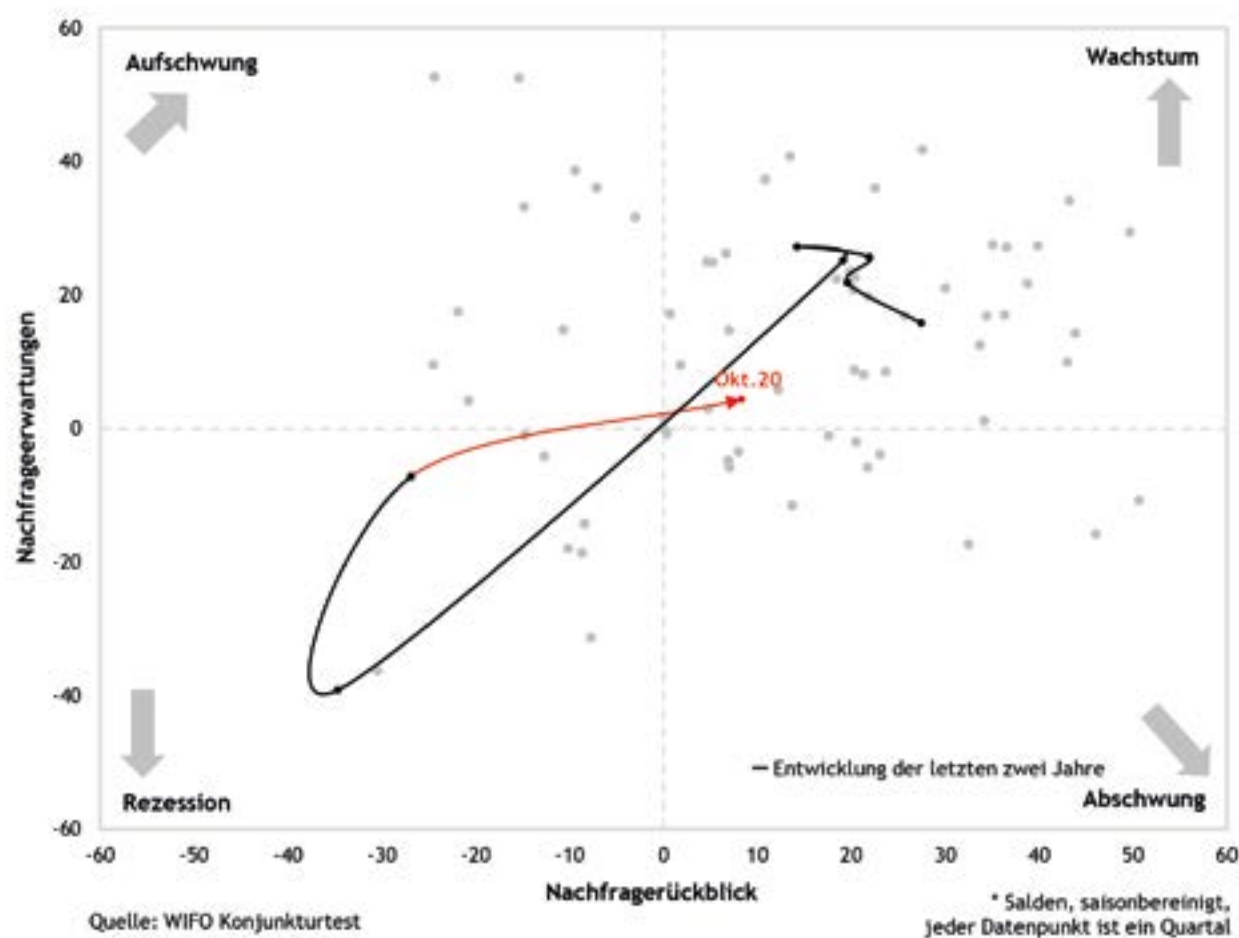
Auffallende Parameter dabei sind:

- Die „**Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten**“ wird im Vergleich zum Juli 2020 (–13,3 Punkte) nicht mehr so negativ eingeschätzt; es wird mit einem Rückgang von **–1,8 Punkte** (Oktober 2020) gerechnet.
- Die „**Auftragsbestand zurzeit**“ hat sich von 46,7 Punkte (Juli 2020) auf **53,1 Punkte** (Oktober 2020) erhöht.
- Die „**Preiserwartung**“ ist mit **–0,9 Punkte** (Oktober 2020) weiterhin negativ.
- Während im Juli 2020 noch mehr als die Hälfte der Befragten (**51,1 Prozent**) die „**unzureichende Nachfrage**“ als „primäre Produktionsbehinderungen“ angaben, sind es im Oktober 2020 nur mehr **34,6 Prozent**.



SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

Konjunktur-Uhr von 1991 bis 2020



Wie lese ich die „Konjunktur-Uhr“?

Die Konjunktur-Uhr ist ein 4-Phasen Diagramm, mit dem sich der Verlauf eines Konjunkturzyklus gut verfolgen und analysieren lässt. Basis dafür ist der WIFO Konjunkturtest. Auf der X- Achse wird die Nachfrage der vergangenen drei Monate, auf der Y-Achse die Nachfrageerwartungen der Unternehmen abgebildet. Sind die Auswertungen der im WIFO Konjunkturtest befragten Unternehmen zur Nachfrage und zu den Nachfrageerwartungen per saldo schlecht, d. h. im Minus, so befindet sich die Konjunktur in der Rezession (Quadrant links unten). Gelangen die Nachfrageerwartungen ins Plus (bei noch schlechter Nachfrage), so gerät man in die Aufschwungphase (Quadrant links oben). Sind Nachfrage und Nachfrageerwartungen gut, d. h. im Plus, so herrscht Wachstum (Quadrant rechts oben). Drehen die Nachfrageerwartungen ins Minus (bei noch guter Nachfrage), so ist die Abschwungphase erreicht (Quadrant rechts unten).

Sämtliche Werte auf dieser Seite entstammen qualitativen Fragen aus dem WIFO Konjunkturtest (Im Auftrag der EU Kommission) an Unternehmen und erlauben somit einen Rückschluss auf die Stimmungslage in den befragten Unternehmen und den momentanen Stand im Konjunkturzyklus.

Die ausgewiesenen Werte stellen Salden aus positiven und negativen Werten in % aller Antworten dar. Antworten der neutralen Kategorie bleiben unberücksichtigt. (*kein Saldo, sondern Anteil der Unternehmen mit ausreichenden oder mehr als ausreichenden Auftragsbeständen)

Tirol: Verschärfung Nachtfahrverbot

Mit 1. Jänner 2021 tritt auf der Inntalautobahn eine Verschärfung des Nachtfahrverbotes in Kraft. Das bedeutet, dass der Deutschland-Italien-Verkehr (und somit auch der

Transitverkehr aus den östlichen Bundesländern nach Italien) in der Nacht verboten werden wird. Der Ziel- und Quellverkehr nach Tirol kann im Großen und Ganzen noch

durchgeführt werden; der Italien-Vorarlberg-Verkehr (Süd-West-Achse) ist nicht betroffen. Darüber hinaus wurde noch das Euroklassen-Fahrverbot verschärft.

Nachtfahrverbot Inntalautobahn ab 1.1.2021



Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge (Verordnung des Landeshauptmannes vom 27. Oktober 2010, LGBl. Nr. 64/2010, zuletzt geändert durch die Verordnung LGBl. Nr. 121/2020):

Welche Fahrten sind verboten?

Auf einem Teilabschnitt der A 12 Inntal-Autobahn ist während der Nachtstunden das Fahren mit bestimmten Schwerfahrzeugen verboten.

Das Fahrverbot gilt während folgender Zeiten:

- Zeitraum 1. Mai bis 31 Oktober: an Werktagen von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr
- Zeitraum 1. November bis 30. April: an Werktagen von 20.00 Uhr bis 05.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr

Vom IG-L - Nachtfahrverbot sind folgende Kraftfahrzeuge betroffen:

- Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 7,5 t
- Lastkraftwagen mit Anhänger und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt

Wo gilt das IG-L - Nachtfahrverbot?

Das IG-L - Nachtfahrverbot gilt auf dem Teilabschnitt der A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl, und zwar in beiden Fahrtrichtungen:

Welche Ausnahmen vom IG-L - Nachtfahrverbot gibt es?

Die IG-L-Nachtfahrverbots-Verordnung sieht u.a. folgende Ausnahmen vor:

- Ausnahme für Schwerfahrzeuge der Euroklasse VI (NOx-Emissionen nicht mehr als 0,4 g/kWh), sofern die Zugehörigkeit zu dieser Euroklasse durch eine Kennzeichnung des Kraftfahrzeuges nach der IG-L - Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 120/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 272/2014, oder durch ein im Fahrzeug mitgeführtes Dokument nachgewiesen ist und in der Kernzone be- oder entladen (Quelle oder Ziel in der Kernzone) bzw. in der erweiterten Zone be- und entladen werden (Ziel und Quelle in der erweiterten Zone (Zonenabgrenzung siehe unten) oder
- Lediglich der Abschnitt der A 12 Inntalautobahn zwischen Straßenkilometer 72,00 im Gemeindegebiet von Ampass und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl zum Zweck des Gütertransports befahren wird (West-Süd-Verkehr, z.B. Transportfahrt auf der A12/A13 von Vorarlberg nach Italien)

Weitere Ausnahmen

- Ausnahme für Fahrten zum überwiegenden Transport leicht verderblicher Lebensmittel mit einer Haltbarkeit von nur wenigen Tagen oder zum ausschließlichen Transport von periodischen Druckwerken

121. Verordnung des Landeshauptmannes vom 11. November 2020, mit der die Verordnung, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird, geändert wird

Aufgrund der §§ 10 und 16 Abs. 1 Z 4 des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 73/2018, wird im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie verordnet:

Artikel I

Die Verordnung, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird, LGBl. Nr. 64/2010, zuletzt geändert durch die Verordnung LGBl. Nr. 62/2016, wird wie folgt geändert:

1. Im Abs. 1 des § 3 hat der Einleitungssatz zu lauten:

„Im Sanierungsgebiet ist auf beiden Richtungsfahrbahnen der A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl das Fahren mit folgenden Kraftfahrzeugen verboten, sofern diese nicht mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie ausgestattet sind.“

2. Im Abs. 1 des § 4 wird in der lit. f das Zitat „des Truppenaufenthaltsgesetzes, BGBl. I Nr. 57/2001, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 85/2009“ durch das Zitat „des Truppenaufenthaltsgesetzes, BGBl. I Nr. 57/2001, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 102/2019“ ersetzt.

3. Im Abs. 1 des § 4 werden die bisherigen lit. h und i durch folgende neue lit. h ersetzt:

„h) bis zum 31. Dezember 2020 Fahrten mit Kraftfahrzeugen der Euroklasse VI (NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh), sofern dies durch eine entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeuges nach der IG-L – Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 120/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 272/2014, oder bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen durch ein im Fahrzeug mitgeführtes Dokument nachgewiesen ist, ab 1. Jänner 2021 jedoch nur unter der weiteren Voraussetzung, dass die Kraftfahrzeuge in der Kernzone gemäß Abs. 2 erster Satz be- oder entladen (Quelle oder Ziel in der Kernzone) oder in der erweiterten Zone gemäß Abs. 2 zweiter Satz be- und entladen werden (Quelle und Ziel in der erweiterten Zone) oder lediglich der Abschnitt der A 12 Inntal Autobahn zwischen Straßenkilometer 72,00 im Gemeindegebiet von Ampass und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl zum Zweck des Gütertransports befahren wird.“

4. Die bisherige lit. j des § 4 Abs. 1 erhält die Buchstabenbezeichnung „j)“.

5. Der bisherige Abs. 2 des § 4 wird durch folgende neue Abs. 2 und 3 ersetzt:

„(2) Zur Kernzone zählen die politischen Bezirke Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz. Zur erweiterten Zone zählen in

- a) Österreich: die politischen Bezirke Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte und Zell am See,
- b) Deutschland: die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim (inkl. Stadt) und Traunstein,
- c) Italien: die Bezirksgemeinschaften Eisacktal, Pustertal und Wipptal.

(3) Die Dokumente nach Abs. 1 lit. g und h sind mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht auf Verlangen auszuhändigen.“

Artikel II

Diese Verordnung tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft.

Der Landeshauptmann:

Platter

Der Landesamtsdirektor:

Forster

- Ausnahme für Fahrten zur Aufrechterhaltung dringender medizinischer Versorgung;
- Ausnahmen für Leberdientransporte
- bestimmte Transporte im Vor- und Nachlaufverkehr
- Ausnahme für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie

Was heißt Zonen-Regelung

Es wird zwischen der Kernzone (Graphik: dunkelgelb) und den erweiterten Zonen (Graphik: hellgelb) unterschieden.

Zur Kernzone gehören:

- Bezirk Imst
- Bezirk Innsbruck-Stadt
- Bezirk Kufstein
- Bezirk Innsbruck-Land
- Bezirk Schwaz

Zu den erweiterten Zonen gehören:**In Österreich:**

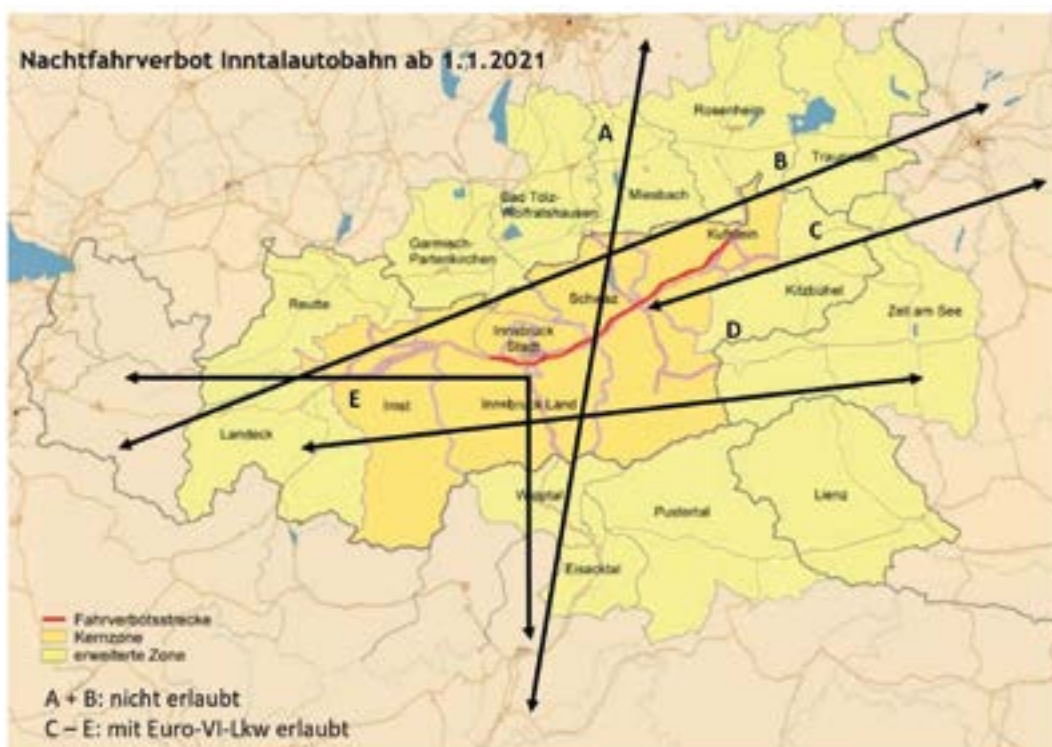
- Bezirk Kitzbühel
- Bezirk Landeck
- Bezirk Zell am See
- Bezirk Lienz
- Bezirk Reutte

In Deutschland:

- Landkreis Garmisch-Partenkirchen
- Landkreis Miesbach
- Landkreis Traunstein
- Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
- Landkreis Rosenheim (inkl. Stadt)

Italien:

- Bezirksgemeinschaft Wipptal
- Bezirksgemeinschaft Eisacktal
- Bezirksgemeinschaft Pustertal



Es besteht die grundsätzliche Möglichkeit, in Einzelfällen um Genehmigung einer individuellen Ausnahme von diesem Fahrverbot bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde anzusuchen.



Das Team der Styria Werkstätten mit Marketing- & Vertriebsleiterin Birgit Wurzwaller, Geschäftsführer Ing. Siegfried Ebner, Geschäftsführer Ing. Bernd Lambauer, Einkaufsleiter Jürgen Karrer und das Team von Opel Fior mit Geschäftsführer Thomas Mosburger, Leitung Disposition Barbara Pojer und Verkaufsleiter Markus Fink bei der Übergabe der neuen Opel-Fahrzeugflotte. (v. l. n. r.)



Top-Partner: Team Styria Werkstätten und Opel FIOR

Die Team Styria Werkstätten GmbH ist seit vielen Jahren verlässliche Kraft der heimischen Wirtschaft und agiert an vier Standorten als das größte Integrationsunternehmen in der Steiermark. Ab sofort setzt das Unternehmen bei seiner Firmenflotte auf die Kooperation mit Opel

Fior. Zuverlässigkeit, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit sind neben der Regionalität Faktoren, die beide Traditionsunternehmen verbindet. Durch die breite Produktpalette von Opel Fior, wurde auch der erste Schritt in die E-Mobilität gesetzt und der Fuhrpark um einen E-Corsa erweitert.

Die Opel-Fior-Gruppe mit ihren vier Standorten in der Steiermark (Graz, Kapfenberg, Leoben, Voitsberg) ist nicht nur der größte steirische Opelhändler, sondern auch der beste Partner für die Mobilitätsfragen der Team Styria Werkstätten GmbH.
Mehr unter: www.fior.at

D-MAX

MAXIMAL PICK-UP.

Der neue D-MAX.

Erlaube maximale Freiheit mit dem besten und vielseitigsten D-MAX aller Zeiten. Ob Abenteuer, Anpacker, Querdenker oder Familienmensch – der D-MAX bringt Dich sicher und zuverlässig an jedes Ziel. Jetzt bei Deinem ISUZU Partner oder auf isuzu.at.

ISUZU FIOR

Graz • Kapfenberg • Leoben • Voitsberg

ISUZU Fior Graz

Kärntner Straße 256, 8054 Graz

Tel.: 0316/28 71 67 | office@isuzuflor.at

www.fior.at

Persönlich mehr für Sie.

Fotos: © print-verlag

KRAFT FAHRZEUGE WINKLER

HANDEL VERLEIH SERVICE.

Gebrauchte Kleintransporter zu Top-Preisen!

Krankenhausstraße 31 – 4150 Rohrbach

Tel.: 07289/62350 – Mobil: 0664/4430515

kraftfahrzeuge@winkler.co.at

www.winkler.co.at

Mercedes Sprinter 313 CDI Kasten/Kombi HD (129 PS EURO 5) 3300x1800x1850, 3–9 Sitzter möglich (Lkw-typisiert!!) Klima etc., Bj. 2016, 59.000 km

Mercedes Sprinter 313 CDI Kasten Mixto (129 PS EURO 5) 3300x1800x1600, 3–9 Sitzter möglich (Lkw-typisiert!!) Klima, Standheizung etc., Bj. 2011, 150.000 km

VW Caddy TDI (110 PS) Allrad-4motion, 4-Sitzer-Lkw!! Klima, AHV, Metallic etc. Bj. 2014, 136.000 km

VW Crafter 2.0 TDI Koffer (143 PS -EURO 5), 3500x2100x2300 mit Seitentür rechts, 1 Tonne Nutzlast, Klima, Rückfahrkamera, Winterräder etc. Bj. 2013, 35.000 km!!!! – absoluter Topzustand

Fiat Ducato JTD 130 Koffer/LBW (131 PS EURO 6), 4200x2100x2200 mit hydr. Ladebordwand, 915 kg Nutzlast!! 4250x2100x2300, Klima, Navigation, Bluetooth, Tempomat, Rückfahrkamera etc. Bj. 2018, erst 15.000 km!!!

Fiat Ducato JTD 130 Koffer/LBW (131 PS EURO 6), 4200x2100x2200 mit hydr. Ladebordwand, 915 kg Nutzlast!! 4250x2100x2300, Klima, Navigation, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2017, 50.000 km

Fiat Ducato JTD 150 Koffer/ (150 PS EURO 5) 4200x2100x2150, 1100 kg Nutzlast!! 4250x2100x2200, Automatikgetriebe, Klima, Navigation, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2017, 147.000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer (130 PS EURO 6)



Zwillingbereift 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2017, 69.000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer/LBW (130 PS EURO 6) Zwillingbereift 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2017, 75.000 km

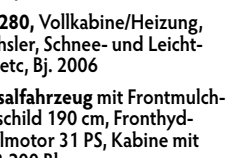
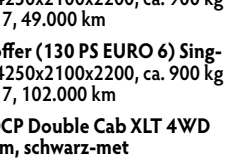
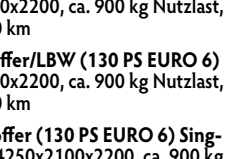
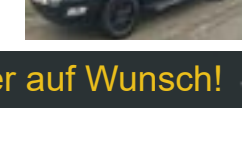
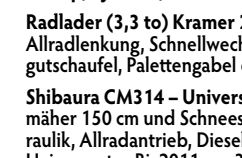
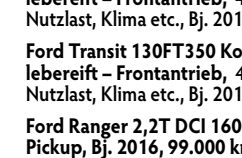
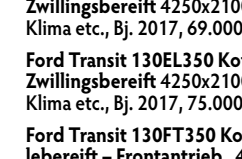
Ford Transit 130FT350 Koffer (130 PS EURO 6) Singelebereift – Frontantrieb, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2017, 49.000 km

Ford Transit 130FT350 Koffer (130 PS EURO 6) Singelebereift – Frontantrieb, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2017, 102.000 km

Ford Ranger 2,2T DCI 160CP Double Cab XLT 4WD Pickup, Bj. 2016, 99.000 km, schwarz-met

Radlader (3,3 to) Kramer 280, Vollkabine/Heizung, Allradlenkung, Schnellwechsler, Schnee- und Leichtgutschaufel, Palettengabel etc, Bj. 2006

Shibaura CM314 – Universalfahrzeug mit Frontmulchmäher 150 cm und Schneeschild 190 cm, Fronthydraulik, Allradantrieb, Dieselmotor 31 PS, Kabine mit Heizung etc., Bj. 2011, ca. 3.200 Bh



Wir besorgen Ihnen gerne Ihren Spezialtransporter auf Wunsch! www.winkler.co.at

Ein besinnliches Weihnachtsfest wünscht das Team des



Kurt Gugatschka e.U.

KGL easing

KRAFTFAHRERBEREITSTELLUNG

Seit der Gründung im Jahr 2007 bietet KGL Leasing die Bereitstellung von Lkw-Fahrern im Nah- und Fernverkehr an. Das Unternehmen wendet sich damit an Firmen, die zwar einen eigenen Fuhrpark besitzen, im Personaleinsatz aber flexibel sein möchten. Ganz egal, wann und wo Sie einen Lkw-Fahrer benötigen, KGL Leasing bietet Ihnen qualifizierte und flexible Fahrer.

www.kgleasing.at

Hauptsitz: Hartl 126 • 8224 Hartl bei Kaindorf

Filiale: Hauptstraße 19 • 8074 Grambach

Tel.: 03334/31 471

od. 0664/30 22 137



Deutschland: Situative Winterreifenpflicht NEU! Achtung, andere Kennzeichnung bei Reifen

Im Winter 2020/2021 gelten neue Regelungen für die situative „Winterreifenpflicht“ in Deutschland. Nutzfahrzeuge (Lkw und Busse) mit $h_zG > 3,5\text{ t}$ müssen auf den Antriebs- und vorderen Lenkachsen bei entsprechender Witterung mit Winterreifen ausgerüstet sein. Als Winterreifen gelten Reifen mit Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) oder noch bis 30. September 2024 mit der M+S-Kennzeichnung, sofern diese nicht nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt wurden.

Mit der 52. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Mai 2017 wurden die Anforderungen zur „situativen Winterreifenpflicht“ angepasst, die im Wesentlichen im Winter 2020/2021 greifen.

Was hat sich geändert:

- Anforderung an Winterreifen: => M+S-Kennzeichnung wird abgelöst durch Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke). M+S gekennzeichnete Reifen gelten nur noch bis 30. September 2024 als

Winterreifen, sofern diese nicht nach 2017 hergestellt wurden.

- ab Juli 2020 Ausrüstungspflicht auch für die vorderen Lenkachsen bei Nutzfahrzeugen (Lkw und Busse) mit $h_zG > 3,5\text{ t}$

- Bußgeldkatalog-Verordnung: Halterhaftung

Im Merkblatt auf den nächsten Seiten hat der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. nochmals alle wichtigen Informationen zur situativen Winterreifenpflicht in Deutschland zusammengefasst.

Merkblatt
Stand Oktober 2020



Situative Winterreifenpflicht in Deutschland

Stand 52. Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
vom 18. Mai 2017

Winterreifenpflicht: Kurz und knapp für den Güterkraftverkehr

Was hat sich wesentlich geändert:

- Anforderung an Winterreifen: => M+S-Kennzeichnung wird abgelöst durch Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke)
- ab Juli 2020 Ausrüstungspflicht auch für die vorderen Lenkachsen bei Nutzfahrzeugen mit $zGM > 3,5\text{ t}$
- Bußgeldkatalog-Verordnung: Halterhaftung

Was sind Winterreifen?

- Winterreifen tragen eine M+S-Kennzeichnung und/oder das Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke)
 - ⇒ Bis 30. September 2024 Reifen mit M+S-Kennzeichnung, sofern diese nicht nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt worden sind.

M+S-Kennzeichnung:



Reifenherstellungsdatum:



Das Reifenherstellungsdatum ist als eine vierstellige Zahl, auf der Reifenseitenwand angebracht. Die ersten zwei Ziffern stehen für die Kalenderwoche und die zwei letzten Ziffern das Jahr der Herstellung des Reifens. Dieser Reifen wurde in KW 44 2015 gefertigt.

Reifen, die nur eine M+S-Kennzeichnung tragen, dürfen als Winterreifen nur noch bis 30. September 2024 eingesetzt werden, sofern ihr Herstellungsdatum maximal mit den Ziffern **5217** angegeben ist. Bitte nicht Herstellungs- und Kaufdatum verwechseln. Auch nach Dezember 2017 dürfen diese Reifen noch ver- bzw. gekauft werden.

⇒ Ab sofort Reifen mit Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke)



Wann müssen Winterreifen verwendet werden?

- Situative Winterreifenpflicht, d.h. bei *Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte*

Welche Mindestprofiltiefe müssen Winterreifen in D haben?

- Unabhängig ob Sommer- oder Winterreifen muss die Mindestprofiltiefe 1,6 mm betragen.

Auf welchen Achsen müssen Winterreifen montiert sein?

- Pkw und Klein-Lkw mit $zGM \leq 3,5\text{ t}$ => auf allen Achsen
- Lkw mit $zGM > 3,5\text{ t}$
 - ⇒ auf den permanent angetriebenen Achsen und den vorderen Lenkachsen seit Juli 2020.

Merkblatt
Stand Oktober 2020



Ergänzend - Gesetzliche Grundlagen:

StVO: § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

„(3a) Der Führer eines Kraftfahrzeuges darf dies bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte nur fahren, wenn alle Räder mit Reifen ausgerüstet sind, die unbeschadet der allgemeinen Anforderungen an die Bereifung den Anforderungen des § 36 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen. Satz 1 gilt nicht für

1. Nutzfahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft,
2. einspurige Kraftfahrzeuge,
3. Stapler im Sinne des § 2 Nummer 18 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung,
4. motorisierte Krankenfahrstühle im Sinne des § 2 Nummer 13 der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung,
5. Einsatzfahrzeuge der in § 35 Absatz 1 genannten Organisationen, soweit für diese Fahrzeuge bauartbedingt keine Reifen verfügbar sind, die den Anforderungen des § 36 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen und
6. Spezialfahrzeuge, für die bauartbedingt keine Reifen der Kategorien C1, C2 oder C3 verfügbar sind.

Kraftfahrzeuge der Klassen

- **M2** (Kfz zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zGM bis zu 5 Tonnen),
- **M3** (Kfz zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zGM von mehr als 5 Tonnen),
- **N2** (Kfz zur Güterbeförderung mit einer zGM von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen),
- **N3** (Kfz zur Güterbeförderung mit einer zGM von mehr als 12 Tonnen)

dürfen bei solchen Wetterbedingungen auch gefahren werden, wenn mindestens die Räder

1. der permanent angetriebenen Achsen und
2. der vorderen Lenkachsen

mit Reifen ausgerüstet sind, die unbeschadet der allgemeinen Anforderungen an die Bereifung den Anforderungen des § 36 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen. Soweit ein Kraftfahrzeug während einer der in Satz 1 bezeichneten

Merkblatt
Stand Oktober 2020



Witterungslagen ohne eine den Anforderungen des § 36 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügende Bereifung geführt werden darf, hat der Führer des Kraftfahrzeuges über seine allgemeinen Verpflichtungen hinaus

1. vor Antritt jeder Fahrt zu prüfen, ob es erforderlich ist, die Fahrt durchzuführen, da das Ziel mit anderen Verkehrsmitteln nicht erreichbar ist,
2. während der Fahrt
 - a) einen Abstand in Metern zu einem vorausfahrenden Fahrzeug von mindestens der Hälfte des auf dem Geschwindigkeitsmesser in km/h angezeigten Zahlenwertes der gefahrenen Geschwindigkeit einzuhalten,
 - b) nicht schneller als 50 km/h zu fahren, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist.“

StVO: § 52 Übergangs- und Anwendungsbestimmungen

„(2) Abweichend von § 2 Absatz 3a Satz 1 darf der Führer eines Kraftfahrzeuges dieses bis zum Ablauf des 30. September 2024 bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte auch fahren, wenn alle Räder mit Reifen ausgerüstet sind, die unbeschadet der allgemeinen Anforderungen an die Bereifung

1. die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S Reifen) und
 2. nicht nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt worden sind.
- Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 maßgeblich ist das am Reifen angegebene Herstellungsdatum.

Merkbblatt
Stand Oktober 2020



StVZO: § 36 Reifen

Nach dem neuen Absatz 3 werden die folgenden Absätze 4, 4a und 5 eingefügt:

- „(4) Reifen für winterliche Wetterverhältnisse sind Luftreifen im Sinne des Absatzes 2,
1. durch deren Laufflächenprofil, Laufflächenmischung oder Bauart vor allem die Fahreigenschaften bei Schnee gegenüber normalen Reifen hinsichtlich ihrer Eigenschaft beim Anfahren, bei der Stabilisierung der Fahrzeugbewegung und beim Abbremsen des Fahrzeugs verbessert werden, und
 2. die mit dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) nach der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen und/oder des Rollwiderstandes (ABl. L 218 vom 12.8.2016, S. 1) gekennzeichnet sind.
- (4a) Abweichend von § 36 Absatz 4 gelten bis zum Ablauf des 30. September 2024 als Reifen für winterliche Wetterverhältnisse auch Luftreifen im Sinne des Absatzes 2, die
1. die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S Reifen) und
 2. nicht nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt worden sind.
- Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 maßgeblich ist das am Reifen angegebene Herstellungsdatum.
- (5) Bei Verwendung von Reifen im Sinne des Absatzes 4 oder Geländereifen für den gewerblichen Einsatz mit der Kennzeichnung „POR“, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit unter der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt, ist die Anforderung des Absatzes 1 Satz 1 hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit erfüllt, wenn
1. die für die Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - a) für die Dauer der Verwendung der Reifen an dem Fahrzeug durch ein Schild oder einen Aufkleber oder
 - b) durch eine Anzeige im Fahrzeug, zumindest rechtzeitig vor Erreichen der für die verwendeten Reifen zulässigen Höchstgeschwindigkeit, im Blickfeld des Fahrzeugführers angegeben oder angezeigt wird

Merkbblatt
Stand Oktober 2020



und

2. diese Geschwindigkeit im Betrieb nicht überschritten wird.“

Der Anhang wird wie folgt geändert:

- a) Die Bestimmungen zu § 36 Absatz 1a werden die Bestimmungen zu § 36 Absatz 2.
- b) Am Ende der Bestimmungen zu § 36 Absatz 2 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und es werden folgende Wörter angefügt:
„Abschnitte 1, 2, 4 und 6, Anhänge 3 bis 7 der Ergänzung 8 zur Änderungsserie 02 der Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen und/oder des Rollwiderstandes (ABl. L 218 vom 12.8.2016, S. 1),
Abschnitte 1, 2, 3 und 7, Anhänge 3, 4, 5, 6, 7 und 8 der Regelung Nr. 109 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (ABl. L 181 vom 4.7.2006, S. 3).“

Bußgeldkatalog-Verordnung:

Bundesgesetzblatt Jahrgang 2017 Teil I Nr. 31, ausgegeben zu Bonn am 31. Mai 2017 1287

**Artikel 3
Änderung der
Bußgeldkatalog-Verordnung**

Die Anlage der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 14. März 2013 (BGBl. I S. 498), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 23. März 2017 (BGBl. I S. 522) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nummer 5a wird wie folgt gefasst:

„5a	Fahren bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte ohne Bereifung, welche die in § 36 Absatz 4 StVZO beschriebenen Eigenschaften erfüllt	§ 2 Absatz 3a Satz 1 § 49 Absatz 1 Nummer 2	60 €.
-----	---	--	-------

2. In Nummer 208 und 209 werden die Wörter „§ 36 Absatz 2a Satz 1, 2“ jeweils durch die Wörter „§ 36 Absatz 6 Satz 1, 2“ ersetzt.
3. In Nummer 210 und 211 werden die Wörter „§ 36 Absatz 2 Satz 5“ jeweils durch die Wörter „§ 36 Absatz 3 Satz 5“ ersetzt.
4. In Nummer 212 und 213 werden die Wörter „§ 36 Absatz 2 Satz 3 bis 5“ jeweils durch die Wörter „§ 36 Absatz 3 Satz 3 bis 5“ ersetzt.
5. Nach Nummer 213 wird folgende Nummer 213a eingefügt:

„213a	Als Halter die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte angeordnet oder zugelassen, dessen Bereifung, die in § 36 Absatz 4 oder Absatz 4a StVZO beschriebenen Eigenschaften nicht erfüllt, wenn das Kraftfahrzeug gemäß § 2 Absatz 3a StVO bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte nur mit solchen Reifen gefahren werden darf, die die in § 36 Absatz 4 StVZO beschriebenen Eigenschaften erfüllen	§ 31 Absatz 2 i. V. m. § 36 Absatz 4 und 4a § 60a Absatz 5 Nummer 3	75 €.
-------	--	---	-------



Deutschland: Deutsche Lkw-Mautberechnung verstößt gegen EU-Recht – es gibt Rückerstattungsmöglichkeiten

Deutsche Lkw-Maut: Rückerstattungsanspruch für 2017 noch vor Jahresende sichern!

Ende Oktober 2020 hat der EuGH festgestellt, dass die Höhe der deutschen Lkw-Maut gegen Europarecht verstößt:

- Bei der Festlegung der Mauthöhe dürfen ausschließlich Kosten für die Infrastruktur eingerechnet werden.
- Deutschland hatte allerdings auch Kosten für die Verkehrspolizei berücksichtigt. Diese dürfen aber nicht in die Höhe der Maut einberechnet werden.

Auch österreichische Unternehmen, die Maut in Deutschland entrichten haben, haben demnach Anspruch auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Maut. Experten schätzen, dass je nach Lkw (Anzahl der Achsen, Euro-Abgasklasse) zwischen 3 und 7 % der Maut zu viel bezahlt wurde.

Betroffene Unternehmen müssen Rückerstattungsansprüche rechtzeitig geltend machen!

Die Erstattung für die Ansprüche aus dem Jahr 2017 soll noch bis Ende 2020 geltend gemacht werden, da diese sonst innerhalb von drei Jahren ab Anspruchsentstehung verjähren. Für die Folgezeiträume kann der Rückerstattungsanspruch auch noch später geltend gemacht werden: für die im Jahr 2018 Maut z. B. bis Ende 2021.

Die Rückforderung für die Maut aus 2018 muss somit bis Ende 2021 gel-

tend gemacht werden. Weiterführende Informationen zu diesem Thema entnehmen Sie bitte der Veröffentlichung des AußenwirtschaftsCenter München.

Um die Verjährung dieser Ansprüche zu hemmen, ist die Rückforderung formlos, aber mit bestimmten Angaben, beim deutschen Bundesamt für Güterverkehr (BAG) geltend zu machen. Derzeit liegt laut Aussage des BAG noch kein entsprechendes Formular zur Antragstellung vor. Dieses wird allerdings demnächst unter https://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html zur Verfügung gestellt werden.

Per Post:

Bundesamt für Güterverkehr
Referat 45
Werderstraße 34
D-50672 Köln

Per Fax:

+49 221-5776-1777

Für diesen formlosen Antrag ist die Kontaktaufnahme mit einem Anwalt nicht notwendig. Eine solche kann aber erforderlich werden, wenn es zu Streitigkeiten bei der außergerichtlichen Durchsetzung oder zu einem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht kommt.

Welche Angaben sind beim Antrag auf Rückerstattung anzugeben?

- Unternehmensname mit vollständiger Firmierung und Rechtsform
- Adresse
- Benennung Ansprechpartner und

Kontaktdaten (E-Mail, Fax, Telefon)

- Toll-Collect-Benutzernummer
- Angabe der Lkw-Kennzeichen, für die Maut entrichtet wurde
- Angabe der entrichteten Maut und jeweiliger Zeitraum – am besten nach Jahren sortiert

Falls Unternehmen eine anwaltliche Vertretung wünschen, dürfen wir auf das Provisionsmodell des deutschen Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) in Kooperation mit der Anwaltskanzlei Hausfeld und der Firma eClaim hinweisen. Dieses ist grundsätzlich kostenlos, bei erfolgreicher Durchsetzung wird allerdings eine moderate Erfolgsbeteiligung fällig. Mehr Infos dazu finden Sie unter www.mautzurueck.de.

Rechtsanwälte die helfen können:

Die Kanzleien wurden lediglich als Ansprechpartner genannt. Eine Beauftragung erfolgt stets durch das österreichische Unternehmen und ist gegebenenfalls mit Honorarforderungen verbunden.

Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte und des Prozessfinanzierers eClaim, mit dem betroffene Transportunternehmen Erstattungsansprüche für zu viel gezahlte Lkw-Maut geltend machen können. Es handelt sich bei dem Projekt um eine ganzheitliche Lösung, die für die teilnehmenden Unternehmen attraktive Konditionen ohne eigenes Risiko oder

Vorabinvestitionen bieten. eClaim übernimmt die anfallenden Kosten, während Hausfeld die Ansprüche der registrierten Unternehmen sichert und diese außergerichtlich – sowie falls erforderlich auch gerichtlich – durchsetzt.

Interessierte Unternehmen, können sich ab jetzt unter www.mautzurueck.de registrieren.

Auch **Rechtsanwalt Georg v. La Chevallerie von der Berliner Anwaltskanzlei LASCAR Rechtsanwälte** (diese ist uns persönlich bekannt) österreichische Firmen bezüglich der Rückerstattung der zu viel bezahlten Maut nicht nur gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr sondern auch vor dem Verwaltungsgericht vertreten könnte. Die Kontaktdaten lauten wie folgt:

LASCAR Rechtsanwälte
Kurfürstendamm 62
D-10707 Berlin
Tel.: +49 30 325 12 15 0
Fax: +49 30 325 12 15 20

Herr Georg v. La Chevallerie
E-Mail: gc@lascarlegal.de
Tel.: +49 30 325 12 15 17
Fax +49 30 325 12 15 20
Internet: <https://www.lascarlegal.de/de/lascar-rechtsanwaelte#rechtsanwaelte>

Ebenso besteht die Möglichkeit der Kontaktaufnahme mit der Vertrauensanwältin des **AußenwirtschaftsCenter Berlin, Frau Dr. Brigitte Streitz**. Sie kann österreichische Unternehmen – sofern gewünscht – al-

lenfalls im Rahmen der Kontaktaufnahme mit dem BAG unterstützen. Eine rechtliche Vertretung im Rahmen einer Klage vor dem Verwaltungsgericht übernimmt Dr. Streitz jedoch nicht.

Frau Dr. Brigitte Streitz,
Rechtsanwältin
Streitz Albl Rechtsanwälte Notar
Kurfürstendamm 186
D-10707 Berlin
Tel.: +49 30 88 92 86 00
Fax: +49 30 88 92 86 10
E-Mail: info@streitz-abl.de
Internet: <https://streitz-recht.de/recht-2/>

Wir möchten die Unternehmen bitten, im Rahmen einer Kontaktaufnahme darauf hinzuweisen, dass diese Kanzlei als Ansprechpartner genannt wurde. Eine Beauftragung erfolgt stets durch das österreichische Unternehmen und ist gegebenenfalls mit Honorarforderungen verbunden. Wir raten dazu, grundsätzlich vorab auch die Kostenfrage zu besprechen. Kontaktdaten von deutschen Anwälten finden Sie – geordnet nach Rechtsgebieten – auf folgenden Websites:

- Anwaltsverzeichnis der deutschen Bundesrechtsanwaltskammer unter <http://www.brak.de> oder <https://www.bea-brak.de/bravsearch/search.brak>
- Anwalt-Suchservice des deutschen Anwaltsvereins unter <http://www.anwaltauskunft.de/anwaltssuche/erweitert>
- Anwalt-Suchservice der Verlag

Dr. Otto Schmidt GmbH unter <http://www.anwalt-suchservice.de>

Bei weiterführenden Fragen wenden Sie sich gerne an unsere AußenwirtschaftsCenter in München muenchen@wko.at oder Berlin berlin@wko.at.

Zur Nachlese: EuGH C 321/19

In der kürzlich ergangenen Entscheidung des EuGH vom 28. Oktober 2020 hat dieser festgestellt, dass die Höhe der deutschen Lkw-Maut gegen Europarecht verstößt. Eine polnische Spedition hatte in Deutschland Klage auf Rückzahlung der Mautgebühren erhoben. Das Oberverwaltungsgericht für das Bundesland Nordrhein-Westfalen in Münster hatte den EuGH um Klärung gebeten.

Bei der Festlegung der Mauthöhe dürfen ausschließlich Kosten für die Infrastruktur eingerechnet werden. Deutschland hatte allerdings auch Kosten für die Verkehrspolizei dabei berücksichtigt. Diese fallen aber nicht unter Kosten für die Infrastruktur. Vielmehr fallen diese Kosten in den Verantwortungsbereich des Staates, der dabei hoheitliche Befugnisse ausübt.

Die deutsche Lkw-Maut ist jedenfalls in der Höhe europarechtswidrig, in welcher diese auch die Kosten für die Verkehrspolizei mitberücksichtigt. Nach dem Urteil des EuGH muss der konkrete Fall nun zurück an das Oberverwaltungsgericht in Münster, um zu klären, ob darüber hinaus noch weitere Ansprüche bestehen. Weitere Infos unter Urteil vom 28. Oktober 2020 bzw. Pressemitteilung



Ukraine: Obligatorische elektronische Eingangsmeldung für alle Transporte seit 7. November 2020

Die International Road Transport Union (IRU) sowie der ukrainische Verband AsMAP UA informiert, dass seit dem 7. November alle Waren, die auf ukrainisches Territorium eingeführt werden, elektronisch bei der ukrainischen Eingangszollstelle vorangemeldet werden (Summary Entry Declaration SED) müssen. Betroffen sind sowohl Waren, die in die Ukraine eingeführt werden sollen, als auch Waren, die lediglich im Transit durch die Ukraine befördert werden.

Für die Abgabe der SED-Meldung ist der Transportunternehmer verantwortlich. Er kann die Meldung selbst abgeben oder sich durch einen Zollagenten oder den Empfänger vertreten lassen. Die Meldung muss an diejenige Zollstelle gerichtet werden, an der die Waren erstmals ukra-

inisches Territorium erreichen (Eingangszollstelle), und zwar mindestens eine Stunde, bevor die Waren über die Grenze verbracht werden.

Aktuell besteht insbesondere für Unternehmen, die nicht in der Ukraine ansässig sind, wohl nur die Möglichkeit, sich zur Abgabe der SED-Meldung von einem Zollagenten an der ukrainischen Grenze vertreten zu lassen. Nach Angaben von AsMAP UA sind geeignete Agenten an allen Grenzübergängen zu finden. Nach Abgabe der SED-Meldung durch den Zollagenten an der Grenze muss dann allerdings die oben genannte Wartezeit von einer Stunde eingelegt werden, bis die Waren über die Grenze verbracht werden können.

Im Fall von Transporten unter Carnet TIR können Transportunternehmer

bekanntlich die Daten ihrer Beförderung mittels des kostenlosen IRU-Webportals TIR-EPD übermitteln, das auch in der Ukraine einsatzbereit ist. Mit TIR-EPD lassen sich grundsätzlich auch die Daten einer ukrainischen SED erfassen und übermitteln. Nach aktuellem Stand ist das aber (noch) nicht direkt möglich. Unternehmen, die die Daten ihrer TIR-Beförderung mit TIR-EPD an die ukrainischen Behörden übermitteln, müssen seit dem 7. November 2020 dennoch die Dienste eines Zollagenten in Anspruch nehmen, der die nötigen Angaben aus der TIR-EPD-Meldung „extrahiert“ und dann die SED-Meldung erstellt. Die IRU arbeitet mit Nachdruck daran, dass die TIR-EPD-Meldung künftig auch direkt und ohne Umwege über Zollagenten als ukrainische SED-Meldung anerkannt wird.



Slowenien: Überholverbot für Lkw auf A1 ab 2021

Lkw über 7,5 Tonnen dürfen auf der A1 Autobahn von Šentilj nach Koper ab 2021 tagsüber nicht mehr überholen, kündigte der slowenische Infrastrukturminister Jernej Vrtovec an. Der Minister betonte, dass ab 2021 aus dem Überholverbot nur jene Abschnitte der A1 ausgenommen sein werden, die dreispurig sind. Diese Entscheidung wurde in Kooperation mit dem nationalen Autobahnbetreiber DARS getroffen. Das Überholverbot soll für einen optimalen Verkehrsfluss und mehr Sicherheit

sorgen. Der Gesetzestext mit Details wurde noch nicht publiziert.

Laut DARS ist ein Überholverbot auf der A1 an einigen Autobahnabschnitten zu bestimmten Zeiten bereits in Kraft, da die A1 als eine der verkehrsreichsten Autobahnen im Lande gilt. Lkw dürfen laut DARS bereits in Tunneln, an Autobahnkreuzungen und an manchen Umfahrungen in urbanen Gebieten nicht überholen. Diese Straßenabschnitte haben eine Sondermarkierung und sind beschildert. Die Strafe beträgt im Moment 300 Euro.



Foto: © Lisa S. / Shutterstock.com



Großbritannien: Brexit bringt mit Jahreswechsel Neuerungen – Unklarheiten werden noch beseitigt

Unter dem Titel „**Transporting goods between Great Britain and the EU from 1 January 2021: guidance for hauliers and commercial drivers**“ veröffentlicht die britische Regierung umfangreiche Informationen für Transportunternehmen und Fahrer zur Vorbereitung auf den Brexit.

Unter dem Link <https://tinyurl.com/y4jz7t38> veröffentlicht die britische Regierung seit der vergangenen Woche eine Zusammenstellung von Informationen für Transportunternehmen und Fahrer im internationalen Straßengüterverkehr zu Transporten zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ab dem 1. Januar 2021. Ab der kommenden Woche soll das Dokument neben Englisch auch in weiteren Sprachen zur Verfügung stehen, darunter auch in Deutsch.

Viele Fragen zu den genannten Transporten können aktuell noch nicht beantwortet werden.

Zwei Beispiele:

- Fragen des Marktzugangs (Genehmigungen) sind vom weiteren Verlauf der Verhandlungen zwischen der EU und dem VK abhängig, sodass gegenwärtig noch keine abschließende Behandlung möglich ist;

- Das britische „Goods Vehicle Movement System“ (GVMS) ist noch nicht fertiggestellt. In dieses Portal werden ab dem 1. Januar 2021 zunächst nur Transport unter Versandverfahren (gemVV, TIR) auf britischem Territorium gemeldet werden müssen, ab dem 1. Juli 2021 dann auch alle anderen Transporte. Da das System bislang noch nicht fertiggestellt und entsprechend auch

noch nicht zugänglich ist, fehlt es noch weitgehend an Informationen dazu.

Vor diesem Hintergrund soll das Dokument laufend an die weitere Entwicklung angepasst und aktualisiert werden.

Beim Guidance ist zu beachten, dass der Text immer wieder zwischen dem britischen Blickwinkel und der Sichtweise eines EU-Transporteurs/Fahrers wechselt. Das macht die Lektüre nicht einfacher und kann gelegentlich zu Missverständnissen führen. Dennoch ist anzuerkennen, dass sich die Autoren darum bemühen, wesentliche Informationen nicht nur über die britische Seite des Kanals, sondern auch über die nötigen Maßnahmen auf EU-Seite zu geben.

Kent Access Permit

Für Transporte, die Großbritannien nach dem 31. Dezember 2020 verlassen, soll die Online-Plattform „**Check an HGV is ready to cross the border**“ erlauben, zu prüfen, ob die nötigen Dokumente für den Grenzübergang vorliegen. Für Fahrzeuge, die GB über die Häfen und Terminals der Grafschaft Kent verlassen, ist die Nutzung des Portals obligatorisch: Mit ihrer Hilfe wird der „Kent Access Permit“ (KAP) erstellt, ohne den hohe Bußgelder für Fahrten in Kent anfallen.

WICHTIG:

Für alle Fahrzeuge über 7,5 t hzG (auch Leerfahrzeuge!), die Großbritannien auf dem Weg über die Grafschaft Kent verlassen (also etwa über Folkestone oder Dover), ist die Nutzung dieser Plattform zwingend vorgeschrieben, da mit ihrer Hilfe der sogenannte „Kent Access Permit“ (KAP) für das Fahrzeug erstellt wird. Um das befürchtete völlige „Zulaufer“ der Infrastruktur in Kent zu verhindern, dürfen Fahrzeuge über 7,5 t hzG nur nach Kent einfahren, wenn sie über einen solchen KAP verfügen. Der KAP ist 24 Stunden lang gültig und muss an Bord des Lkws mitgeführt werden. Bei Nichtbeachtung werden Geldbußen bis zu 300 GBP fällig, zudem kann dem Fahrzeug die weitere Zufahrt zum Grenzterminal verwehrt werden.

Damit sich betroffene Unternehmen schon im Vorfeld mit der Plattform und dem KAP vertraut machen können, stellt die britische Regierung eine Demo-Version des Portals unter nachfolgendem Link zur Verfügung: <https://tinyurl.com/y2pmc3ae>





Großbritannien: Mit Brexit sind EU-EORI-Nummern nicht mehr anwendbar

EORI-Nummern dienen zur eindeutigen Identifikation von Zollbeteiligten gegenüber den Behörden. Im Zusammenhang mit dem Brexit werden Transportunternehmen ab dem 1. Jänner 2021 nicht nur mit EU-Zollbehörden, sondern auch mit den britischen Zollbehörden zusammenarbeiten müssen. Die EU-EORI-Nummer wird ab dem 1. Jänner 2021 in GB nicht mehr anwendbar sein; vielmehr benötigen die Unternehmen zusätzlich eine britische EORI-Nummer.

EORI-Nummern (Economic Operators' Registration and Identification number) dienen der eindeutigen Identifizierung von Wirtschaftsbeteiligten gegenüber den Zollbehörden. Sie sind für die Abgabe von Zollanmeldungen erforderlich, dabei unter anderem auch für die summarischen Ein- und Ausgangsanmeldungen, für die der Transportunternehmer – anders als für viele andere Zollvorgänge – direkt verantwortlich ist.

Aus diesem Grund ist es notwendig für Transportunternehmer zur Vorbereitung auf den Brexit eine EU-EORI-Nummer bei der österreichi-

schen Zollverwaltung zu beantragen (<https://tinyurl.com/yxqfjc6a>).

Auch für Zollvorgänge auf britischer Seite wird eine EORI-Nummer benötigt. EU-EORIs verlieren mit dem Ende der Brexit-Übergangsphase ab dem 1. Jänner 2021 ihre Gültigkeit in Großbritannien. Deswegen benötigen Transportunternehmen im GB-Verkehr neben der EU-EORI auch eine britische EORI-Nummer.

Beantragung

Diese kann mittlerweile auf einfache Weise online beantragt werden, und zwar unter dem Link <https://www.gov.uk/eori>. Klicken Sie dazu im Text der Website auf den Link „Apply for an EORI number“. Im weiteren Verlauf wird die „Government Gateway User ID“ und das zugehörige Passwort des Antragstellers abgefragt. Antragsteller, die nicht schon aus früheren Antragsvorgängen über Zugangsdaten zum britischen „Government Gateway“ verfügen, klicken hierzu auf den Link „Create sign in details“ und werden dann zunächst durch die Anmeldung zum „Government Gateway“ geleitet, bevor es mit dem eigentlichen EORI-Antrag weitergeht. Dieser ist recht überschaubar

gestaltet und dürfte in der Regel in wenigen Minuten abgeschlossen sein. Die britische EORI-Nummer – erkennbar an den Anfangsbuchstaben GB – wird dem Antragsteller direkt anschließend auf dem Bildschirm angezeigt, eine entsprechende PDF-Datei kann gespeichert werden. Parallel dazu erhält der Antragsteller eine Bestätigungs-Mail. 48 Stunden später ist die GB-EORI in allen britischen Systemen aktiv und bereit zur Nutzung.

Die Zugangsdaten zum Government Gateway sollten sorgfältig aufbewahrt werden, da sie auch für Änderungen der im Zusammenhang mit der EORI hinterlegten Angaben benötigt wird. Voraussichtlich wird der Government-Gateway-Zugang zudem auch für die Anmeldung zum noch im Aufbau befindlichen „Goods Vehicle Movement System“ (GVMS) der britischen Zollverwaltung benötigt werden. In dieses noch nicht existierende Online-Portal müssen Unternehmen, die ihre GB-Verkehre unter Versandverfahren (gemVV, TIR) durchführen, diese Verfahren bereits ab dem 1. Jänner 2021 vorab melden.

Voraussichtlich ab dem 1. Juli 2021 wird auch für andere Verkehre eine Meldung im GVMS nötig.



Frankreich: Warnhinweise zu totem Winkel verpflichtend auf Lkw über 3,5 t und Bussen



Entwurf Umsetzungserlass des Dekrets 2020-1396 vom 17. November 2020 über die am Fahrzeug anzubringenden Warnhinweise zu den toten Winkeln (Décret n° 2020-1396 du 17 novembre 2020 relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes)

FRANZÖSISCHE REPUBLIK
Ministerium für den ökologischen Wandel
Erlass zur Umsetzung des Artikels R. 313-32-1 der Straßenverkehrsordnung bezüglich der Warnhinweise zum toten Winkel bei Lkw über 3,5 t und Bussen.

Betrifft:

Fahrer, Besitzer von Lkw über 3,5 t, Bussen, ungeschützte Straßenbenutzer (insbesondere Radfahrer, Fußgänger, Benutzer von persönlichen Transportmitteln), Kontrollbehörden.

Zweck:

Definition der Bedingungen für die Anbringung und des Modells von Zeichen und Signalen, die tote Winkel anzeigen.

Inkrafttreten:

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Hinweis:

Diese Verordnung wird in Anwendung der Verordnung Nr. XX von XX über die Signalisierung des toten Winkels bei Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen erlassen. Sie definiert die Bedingungen für die Anbringung und das Modell der Schilder für den toten Winkel an diesen Fahrzeugen.

- Im Hinblick auf die EU-Richtlinie 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft, zusammen mit der Notifizierung Nr. 2020/425/F, die der Europäischen Kommission am 2. Juli 2020 übermittelt wurde,
- und unter Berücksichtigung der Straßenverkehrsordnung, insbesondere der Artikel L. 313-1, R. 311-1, R. 313-32-1;

Artikel 1

Jedes in Artikel R. 313-32-1 der Straßenverkehrsordnung bezeichnete Fahrzeug ist mit einer Beschilderung des toten Winkels gemäß dem im Anhang zu diesem Erlass aufgeführten Modell ausgestattet.

Jedes Schild kann durch Kleben oder Nieten oder andere Befestigungsmittel am Fahrzeug angebracht oder auf

der Karosserie lackiert oder in einer Plastiktasche an der Karosserie angebracht werden.

Fahrzeuge, die an den Seiten und am Heck einen Warnhinweis zur Anzeige des Vorhandenseins toter Winkel gemäß den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union haben, gelten als konform mit den Bestimmungen dieser Verordnung.

Fahrzeuge, die vor dem 31. März 2021 seitlich und hinten mit einer Einrichtung zur Anzeige des Vorhandenseins toter Winkel ausgerüstet wurden, die nicht dem im Anhang abgebildeten Muster entspricht, gelten für einen Zeitraum von 12 Monaten nach Veröffentlichung dieser Verordnung als konform mit den Bestimmungen dieser Verordnung.

Artikel 2

Kraftfahrzeuge sowie gezogene Fahrzeuge müssen auf der Rückseite des Fahrzeugs rechts von der Längsmittelachse und in einer Höhe zwischen 0,90 und 1,50 Meter über dem Boden und mit Schildern versehen sein,

- Für Kraftfahrzeuge: Schilder im ersten vorderen Meter des Fahrzeugs, ausgenommen verglaste Flächen, links und rechts und in einer Höhe zwischen 0,90 und 1,50 Meter über dem Boden.
- Für Sattelanhänger, die im Ab-





satz 3.6 des Artikel R. 311-1 der Straßenverkehrsordnung definiert sind: Schilder, links und rechts, im ersten Meter hinter dem Achsschenkelbolzen des Fahrzeugs und in einer Höhe zwischen 0,90 und 1,50 Meter über dem Boden.

- Für die in Absatz 3.5 des Artikels R. 311-1 der Straßenverkehrsordnung definierten Anhänger: Schilder im ersten Meter der vorderen Karosserie des Fahrzeugs, links und rechts und in einer Höhe zwischen 0,90 und 1,50 Meter über dem Boden.

Das Zeichen ist so anzubringen, dass es unter allen Umständen sichtbar ist und die Sichtbarkeit der gesetzlich vorgeschriebenen Schilder und Aufschriften des Fahrzeugs, die Sichtbarkeit der verschiedenen Leuchten und Signaleinrichtungen sowie das

Sichtfeld des Fahrers nicht behindern kann.

Artikel 3

Omnibusse und Gelenkombusse gemäß der Definition in Artikel R. 311-1 Absatz 1.8 der Straßenverkehrsordnung müssen auf jedem Fahrzeugteil, aus denen das Gelenkfahrzeug besteht, mit Schildern für den toten Winkel ausgestattet sein. Diese Markierungen sind im ersten vorderen Meter jedes Abschnitts, ausgenommen verglaste Flächen, links und rechts und in einer Höhe zwi-

schen 0,90 und 1,50 Meter über dem Boden anzubringen.

Artikel 4

Abweichend von den Bestimmungen der Artikel 2 und 3: Kraftfahrzeuge und gezogene Fahrzeuge, bei denen es technisch nicht möglich ist, die vorgeschriebene Höhe der Schilder über dem Boden einzuhalten, müssen mit Schildern ausgestattet sein, die in einer Höhe angebracht sind, die der in den Artikeln 2 und 3 dieses Erlasses vorgeschriebenen Höhe möglichst nahe kommt und höchstens 2,10 Meter beträgt. Fahrzeuge mit Systemen für direkte Sicht unten an den Türen oder verglasten Türen müssen mit Schildern

ausgestattet sein, die in einem Abstand von 3 Metern von der Vorderseite des Fahrzeugs so nahe wie möglich an den in den Artikeln 2 und 3 dieses Erlasses vorgeschriebenen Stellen angebracht sind. Auf den Abstand von 3 Metern kann verzichtet werden, wenn die Struktur des Fahrzeugs die Anbringung der Markierungen nach den Bestimmungen von Fahrzeugen mit Systemen für direkte Sicht im unteren Teil der Türen oder verglasten Türen müssen mit Schildern versehen sein, die in einem Abstand von der Vorderseite des Fahrzeugs angebracht sind, der dem in den Artikeln 2 und 3 dieser Verordnung vorgeschriebenen Abstand so nahe wie möglich und innerhalb einer Grenze von 3 Metern liegt. Auf den Abstand von 3 Metern kann verzichtet werden, wenn die Struktur des Fahrzeugs die Anbringung der Markierungen nach den Bestimmungen dieses Artikels nicht zulässt, ohne dass ein Teil der Verglasung verdeckt wird.

Die Kriterien für die Anbringung von hinteren Schildern gelten nicht für Kraftfahrzeuge und gezogene Fahrzeuge, bei denen dies technisch nicht möglich ist. Dies gilt insbesondere für Containertüren, Autotüren, Zugmaschinen für Sattelaufzieger, Tankfahrzeuge, Pritschenfahrzeuge, Arme für abladbare Container und Dollys. Diese Fahrzeuge tragen die Kennzeichnung auf der Rückseite in einer mit ihren technischen Eigenschaften kompatiblen Position.

Die Kriterien für die Anbringung der seitlichen Markierungen gelten nicht für gezogene Fahrzeuge, bei denen dies technisch nicht möglich ist. Diese Fahrzeuge müssen die seitlichen Markierungen in einer Position tragen, die mit ihren technischen Eigenschaften vereinbar ist.

Kraftfahrzeuge und abgeschleppte Fahrzeuge, bei denen sich die An-

bringung der seitlichen und/oder hinteren Kennzeichnung als baulich unmöglich erweist, sind von der Anbringung der seitlichen und/oder hinteren Kennzeichnung ausgenommen.

Artikel 5

Der Generaldirektor für Energie und Klima und der Generaldirektor für Infrastruktur, Verkehr und Seewesen des Ministeriums für den ökologischen und solidarischen Übergang sowie der Delegierte für Straßenverkehrssicherheit des Innenminis-

teriums sind, soweit es sie betrifft, jeweils für die Durchführung dieser Verordnung verantwortlich, die im Amtsblatt der Französischen Republik veröffentlicht wird.

Die Ministerin für den ökologischen Wandel, Für den Minister und durch Delegation:
Der Generaldirektor für Energie und Klimawandel Laurent MICHEL
Der Generaldirektor für Infrastruktur, Verkehr und Meeresangelegenheiten Marc PAPINUTTI
Der Innenminister,
Für den Minister und durch Delegation:
Die Verkehrssicherheitsbeauftragte Marie GAUTIER-MELLERAY ANHANG



Dimensionen: Höhe 25 cm, Länge 17 cm

RAL:

- Rot 3024
- Gelb 1021
- Gelber Schatten 1027
- Orange 2008
- Schwarz 9005

PANTONE:

- Rot 185
- Gelb 012
- Gelber Schatten 3975
- Orange 716
- Schwarz NEUTRAL BLACK

Für weitere Fragen steht das AußenwirtschaftsCenter Paris gerne zur Verfügung.

Mobilien-Leasing

Was Sie über Mobilien-Leasing wissen sollen

Mittels Mobilien-Leasing finanzieren Sie wichtige Maschinen und Geräte liquiditäts-schonend. Im Idealfall amortisiert sich die Investition durch die erwirtschafteten Erträge sogar selbst.

Top Gründe

Warum Mobilien-Leasing der beste Weg für Sie ist:

Eigenmittelschonung:

Eigenkapital, Kreditlinien, Liquidität und die Vermögenswerte des Unternehmens bleiben unberührt.

Bilanzoptik:

Der Leasinggegenstand scheint mit seinem Anschaffungswert nicht in der Bilanz auf, was sich positiv auf die betriebswirtschaftlichen Kennzahlen auswirkt.

Leasingrate steuerlich absetzbar:

Die Leasingentgelte gelten zu 100 % als Mietaufwand und mindern so als Betriebsaufwand den steuerpflichtigen Gewinn.

Finanzplanung:

Kalkulierbare Entgelte erleichtern die Budgetierung und Kalkulation des laufenden Betriebs.

Sonderform: Finanzierung mittels Raten-/Mietkaufes:

Der Raten-/Mietkauf scheint auf Grund dieser Vertragsvariante in Ihrer Bilanz auf. Somit können Sie das Objekt in der Bilanz aktivieren und haben die Möglichkeit der Abschreibung.



WÜRTH LEASING

Ihr Ansprechpartner:
Hubert Kramer
Leiter Geschäftsstelle Kärnten
und Steiermark

Walther-von-der-Vogelweide-Platz 4, 1. Stock
9020 Klagenfurt am Wörthersee
T.: +43 (463) 319 460 • M.: +43 (676) 623 28 55
hubert.kramer@wuerth-leasing.at
www.wuerth-leasing.at



Wenn es darum geht, härtesten Bedingungen standzuhalten, dann

NEU ISUZU D-MAX

Mit dem neuen ISUZU D-MAX präsentiert ISUZU FIOR seinen ganz besonderen Pick-Up, der begeistert und der, egal ob bei der Arbeit oder in der Freizeit, mit einer Nutzfahrzeugklasse von 1,1 t Nutzlast und 3,5 t Anhängelast überzeugt. Tolles Design, exzellente Ausstattung, eine groß dimensionierte Lade-fläche, ausgeprägte Offroad-Fähigkeiten und eine robuste Konstruktion für ein vielseitiges Einsatzspektrum begeistern.

Der neue ISUZU D-MAX hat im Vergleich zu seinem Vorgängermodell so einiges dazugewonnen. Sowohl sein Design als auch seine Einsatzmöglichkeiten bzw. Alltags-tauglichkeit können sich mit der Konkurrenz messen. Der D-MAX wurde entwickelt, um den härtesten Bedingungen standzuhalten und bietet alles, was man von einem Pick-up erwartet.

Mehr als 20 Sicherheits- und Assistenzsysteme tragen automatisch zum besseren Handling und zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Die Anhängerschlingerkontrolle unterstützt z. B. selbst bei hoher Geschwindigkeit und Belastung sicher und die Vielfalt des Geländes ist für den D-MAX kein Hindernis. Flussbette mit bis zu 800 mm Tiefe überquert er mühelos.

Erhältlich ist der D-MAX mit Sechs-Gang-Schalt- oder Automatikgetriebe. Mit der technischen Ausstattung inkl. Differenzialsperrensystem bleibt er sicher auf der Spur.

Mit dem weiterentwickelten 1,9-l-Common-Rail-Dieselmotor mit einer Leistung von 120 kW (163 PS) bewegt der Motor den D-MAX zur Freude seiner Fahrer problemlos überall hin.

Mehr Infos dazu bei **ISUZU FIOR** in der Kärntner Straße 256 in Graz.

SICHERHEIT IST UNS WICHTIG

SCHNEE- UND EISENTERFERNUNG BEQUEM UND SICHER!

Ein kalter Wintertag mit jeder Menge Neuschnee – Für viele ein Traum, für LKW Fahrer eine enorme Herausforderung. EKRO bietet eine neue und sichere Art Eis- und Schnee auf LKWs zu entfernen.

Bei winterlichen Verhältnissen trägt die Schnee- und Eisentfernung auf LKW-Planen, Aufbauten und Hänger-Zügen wesentlich zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Laut Straßenverkehrsordnung sind LKW-Fahrer dazu verpflichtet, ihre Fahrzeuge eis- und schneefrei zu halten. Im Rahmen der Abfahrtskontrolle müssen sie sich davon überzeugen, dass sich keine Fremdgegenstände auf dem Aufbau oder auf dem Dach des Fahrerhauses befinden.

Dachlasten nicht unterschätzen

Während der Fahrt lösen sich Eisbrocken und ganze Schneeplatten ab und schleudern dem nachkommenden Verkehr entgegen. Gerade bei der Durchfahrt durch längere Tunnel kann es durch den Temperaturanstieg im Tunnel zur Ablösung der Eisplatten kommen. In Verbindung mit hoher Fahrgeschwindigkeit kann die eisige Dachlast eine ungeheure Wucht entwickeln, warnt der ÖAMTC.

Gemeinsam sicher nach oben

Aufgrund der Anregung der Firma Peter Allmer GmbH Transportdienst in Krieglach, ist es in Zusammenarbeit mit der Firma EKRO Kronsteiner GmbH gelungen, ein mobiles, flexibles und ggf. fahrbares Gerüstsystem zu entwickeln. Den Fahrern wird vor Antritt der Fahrt somit eine unkomplizierte Lösung geboten, das Fahrzeug rasch und sicher von Eis und Schnee zu befreien.

Das Gerüstsystem besteht aus herkömmlichen Standardeinzelteilen, welche variabel in der Länge und Höhe zusammengestellt werden können. Die Ausführung kann fahrbar sein oder auch fix für einen bestimmten Standort vorgesehen werden. Auch ist es jederzeit möglich, das Gerüst anzupassen, zu erweitern oder zu versetzen.

Im Sommer kann das Gerüst sehr schnell in die Einzelteile zerlegt und platzsparend gelagert werden.



SICHER IM WINTER * ENTEISUNGSGERÜST * SICHER IM WINTER * EN
VARIABEL * NEU * MOBIL * NEU * SICHER

AKTION

EKRO® KUNDENAKTION gültig bis 28.02.2021



ENTEISUNGSGERÜSTE FÜR LKWs & BUSSE

- variabel in Länge/Breite/Höhe
- fix oder mobil mit Räder
- individuelle Aufstiege wählbar
- auf Kundenwunsch flexibel anpassbar



AKTIONSPREIS
ab EUR 2.250,00 exkl. MwSt.

Preise ab Werk Krieglach, Preise exkl. MwSt., Gültig bei Bestellung im Aktionszeitraum!
Für Satz- und Druckfehler wird keine Haftung übernommen. Technische Änderungen vorbehalten. Irrtum vorbehalten.



Preisbeispiel Aktionspreis,
Ausführung wie abgebildet:
ab EUR 2.750,00
exkl. MwSt.

EKRO Kronsteiner GmbH, Zentrale Krieglach, Lastenstraße 13, 8670 Krieglach, Austria ☎ +43 4855 2631, www.ekro.at

Entwicklung Dieselpreis/ Transportkostenindex: NEU! Kleintransportkosten- index

Die aktuelle Entwicklung zum Dieselpreis und Transportkostenindex ist wieder unter <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/transportkostenindex.html> abrufbar.



Aktuelle VPI- und Inflationsentwick- lung in Österreich

Die aktuelle Entwicklung des Verbraucherpreisindex sowie der Inflation finden Sie unter www.dietransporteure.at

©Foto: Dana S. Reiter/Fotolia.com

WKO-Benutzerverwaltung

Die Mitglieder der Wirtschaftskammerorganisation haben Zugang zu umfangreichen branchenspezifischen Informationen und zahlreichen Services. Damit diese noch einfacher, sicherer und schneller im beruflichen Alltag genutzt werden können, steht die WKO-Benutzerverwaltung mit vielen hilfreichen Funktionen zur Verfügung:

- Es kann sich jede Person ein persönliches WKO-Benutzerkonto anlegen, in dem Daten aktualisiert und Passwortänderungen durchgeführt werden können.
- Das eigene Benutzerkonto kann mit einem oder mehreren WKO-Mitgliedschaften verknüpft werden. In Folge kann eine Vielzahl an WKO-Services in Anspruch genommen werden. Darunter zählen der Zugang zu Fachinformationen auf WKO.at, die Bearbeitung der Unternehmensdaten im Firmen A-Z oder die Nutzung des Vorteilsclubs der Jungen Wirtschaft. All diese Services können mit nur einem einzigen WKO-Benutzerkonto abgerufen werden. Auch für Mitglieder, die Unternehmen in mehreren Branchen und Bundesländern haben, reicht ein persönliches WKO-Benutzerkonto.
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können schnell und einfach zur Nutzung von WKO-Services berechtigt werden.
- Der Einstieg in die WKO-Benutzerverwaltung ist auch mit Bürgerkarte oder Handysignatur möglich.
- Durch einen Nachweis der Identität kann das persönliche WKO-Benutzerkonto aufgewertet werden, um auf exklusive Dienstleistungen der WKO zugreifen zu können.
- Sicherheit hat für die WKO höchste Priorität. Aus diesem

Grund ist die WKO-Benutzerverwaltung mit einem umfangreichen Sicherheitssystem versehen, das höchstmöglichen Schutz und eine sichere Datenübertragung bietet.

Sie haben noch Fragen?

Unsere kostenlose WKO-Serviceline unterstützt Sie gerne unter der Nummer 0800 221 221 (Mo.–Fr. 8–20 Uhr, Sa. 8–12 Uhr). Sie können auch eine E-Mail an benutzerverwaltung@wko.at schicken.



©Foto: Industriebild/Fotolia.com

Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit

Auf mehrfachen Wunsch wurde das Online-Lkw-Kalkulationstool auf der Transporteure-Website um einen Downloadbereich erweitert. Es ist von nun an möglich, die Kalkulation auch mittels Excelsheet durchzuführen und entsprechend anzupassen.

Dies finden Sie hier:

<http://dietransporteure.at/lkw-kalkulation/index.html> bzw. unter <http://dietransporteure.at/lkw-kalkulation/download.html>



Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich

Professionelle Schwarzarbeit stellt die Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft vor immer größere Probleme. Die Schattenwirtschaft boomt und verursacht volkswirtschaftlichen Schaden immensen Ausmaßes.

Als spezieller Service für WKO-Mitglieder und auch aufgrund des gesetzlichen Auftrages der WKO bietet die Wirtschaftskammer die Möglichkeit, Verdachtsmomente bzw. Wahrnehmung von illegaler Gewerbeausübung mittels Online-Formularen an die WKO zu übermitteln unter <http://wko.at/stmk/pfuschermeldung>. Diese ergeht an den Erhebungsdienst der WKO Steiermark, wobei

völlige Verschwiegenheit und Vertraulichkeit zu den Grundprinzipien gehören. Die kompetenten Profis erheben, informieren und setzen alle möglichen Aktivitäten, um den Rechtszustand herzustellen. Mehr als 1.500 gewerberechtliche Erhebungen finden jährlich statt.

Um gegen Pfusch effektiv vorgehen zu können, werden möglichst konkrete Beweise für die illegalen Arbeiten benötigt:

- Wenn möglich, Namen und Wohnanschrift des/der illegalen Erwerbstätigen.
- Wo wird gearbeitet?

- Wann und seit wann wird gearbeitet?
- Beschreibung der illegalen Tätigkeit
- Eventuelle Beweise (Plakate/Fotos/Angebote/Autokennzeichen/Werbeaussendungen/Website-Ausdrucke).

Je genauer die Angaben sind, desto schneller und effizienter kann eingegriffen werden. Alternativ dazu kann die unbefugte Gewerbeausübung natürlich auch bei den zuständigen Gewerbebehörden (Magistrat Graz/jeweilige Bezirkshauptmannschaft) und der Finanzpolizei gemeldet werden.

© Foto: SFO CRACHO/Shutterstock.com



**RA Mag. Christoph Rappold
Reif und Partner
Rechtsanwälte OG**

graz@reifundpartner.at
www.reifundpartner.at

Schneeflöckchen, Weißbröckchen ...

Was die Kinder in der Winterzeit freut, treibt so manchen Frächter, Spediteur bzw. Lenker von Lkw die Schweißperlen auf die Stirn.

Nach § 102 Abs. 8a KFG (Kraftfahrzeuggesetz) dürfen Fahrzeuge der Klassen N2 und N3, das sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 3.500 und 12.000 kg bzw. mehr als 12.000 kg, jeweils vom 1. November eines Jahres bis zum darauffolgenden 15. April nur dann in Betrieb genommen werden, wenn zumindest auf den Rädern einer Antriebsachse Winterreifen angebracht sind.

Nach § 4 Abs. 4 Z 5 der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV 1967) haben Winterreifen bei Diagonalbauweise eine Mindestprofiltiefe von 6 mm, bei Radialreifen eine solche von 5 mm aufzuweisen. Die Problematik in technischer Hinsicht liegt jedoch darin, dass selbst bei ordnungsgemäßer Besohlung der Fahrzeuge, oftmals der Kraftschluss zwischen Reifen und der Fahrbahn insbesondere bei leeren Fahrzeugen nicht hergestellt werden kann und schon leichte Steigungen zu unüberwindbaren Hindernissen werden können. Die Bilder in den Medien von massenhaft hängengebliebener Lkw und ihrer verzweifelter Lenker, vor allem aus süd- und südosteuropäischen Ländern im laienhaften Umgang mit Schneeketten sind allseits bekannt.

Die Angelegenheit wird im internationalen Güterverkehr noch verkompliziert, weil aufgrund der Topographie und unterschiedlichen klimatischen Bedingungen der einzelnen Länder trotz europäischen Kontext ein einheitliches Regulativ gar nicht möglich ist. Die Regeln reichen etwa von keiner generellen Winterreifenpflicht (Albanien, Dänemark, Großbritannien, Irland, Kosovo, Mazedonien, Polen, Portugal, Ungarn und Ukraine) über die situative – also witterungsabhängige – Winterreifenpflicht bis hin zur generellen Verpflichtung ähnlich der österreichischen Rechtslage.

Die Problematik liegt aber nicht nur in der Vermeidung von typischen Unfallgefahren bzw. Verkehrsstrafen – einschlägige Delikte werden mit bis zu 5.000 Euro bestraft –, sondern auch in der Haftungsthematik bei verspäteter oder nicht erfolgter Ablieferung.

Das einschlägige Haftungsregime findet sich im CMR, insbesondere in den Artikeln 17, 23 und 41, wobei auch oftmals in Rahmenverträgen aus spezialpräventiven Gründen versucht wird, dem Frachtführer entgegen dem eindeutigen Verbot nach Art. 41 CMR, unterschiedlichste Konventionalstrafen aufzuoktroieren.

Nach Art. 17 iVm Art 19 CMR haftet der Frachtführer unter einem für die Überschreitung der Lieferfrist,

wenn das Gut nicht innerhalb der vereinbarten Frist oder falls keine Frist vereinbart wurde, innerhalb einer angemessenen Frist abgeliefert worden ist. Wenn durch die Überschreitung der Lieferfrist ein Schaden entstanden ist, welcher vom Verfügungsberechtigten des Gutes zu beweisen wäre, haftet der Frachtführer bis zur Höhe der Fracht.

Keine für den Frachtführer vorteilhafte Haftungsbegrenzung besteht dann, wenn im Frachtbrief der Betrag des besonderen Interesses vermerkt wird und wenn grobe Fahrlässigkeit vorliegt. Grobe Fahrlässigkeit liegt etwa dann vor, wenn der Frächter Lenker einsetzt, die nach den einschlägigen EG-Verordnungen Lenkzeiten einzuhalten haben und sich dadurch Überschreitungen der Lieferfristen ergeben.

Nach Art. 17 Z 3 CMR kann sich der Frachtführer bei Verspätungen auch nicht auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges berufen, worunter auch die mangelhafte Winterausrüstung eines Fahrzeuges fällt. Ein sorgfältiger Frächter wird daher in vorausschauender Weise und abhängig von der Route alle wetterbedingten Eventualitäten und Wetterkapriolen einplanen, um sich neben dem Unfallsrisiko nicht auch noch einem Haftungsrisiko für Verspätungsschäden auszusetzen.

Foto: © Manfred Ament/istolia.com

Foto: © timbosch/stock.adobe.com



KR Friedrich Jerich: Ein Transporteur durch und durch, der für die Firma lebte

Am 27. Dezember 1937 erblickte Friedrich Jerich in Johnsdorf-Brunn das Licht der Welt. Das Transportgeschäft wurde ihm quasi in die Wiege gelegt, denn sein Vater Friedrich Jerich sen. gründete 1945 ein Transportunternehmen und fuhr am liebsten selbst mit dem Lkw in ferne Länder. 1969 übernahmen dann die Brüder Friedrich und Herbert das Steuer, um die operativen Geschäfte zu leiten. Ende der 70er Jahre beschloss Friedrich Jerich sein eigenes Transportunternehmen, die Jerich Trans zu gründen. Mit viel Fleiß, Ehrgeiz und einem großen Engagement wuchs am damaligen Firmenstandort in Graz das Unternehmen rasch zu einem mittelständischen Unternehmen heran. Nur einige Jahre später wurde die Müllex-Umwelt-Säuberung-GmbH gegründet und in Markt Hartmannsdorf eine Betriebsstätte errichtet. Knapp vor der Jahrhundertwende wurde der Bau des Abfallwirtschaftlichen Kompetenzzentrums in St. Margarethen an der Raab begonnen. Was als 3-Mitarbeiter-Betrieb begann, ist heute nach 40 Jahren der Arbeitgeber für 106 Leute.

Parallel zur Müllex-Erfolgsgeschichte wurde 1995 der Grundstein für den heutigen Betriebsstandort der Jerich Trans in Pirching gelegt. Es wurde ein Bürogebäude mit Werkstatt, Tankstelle und einer 1.500 m² großen Halle errichtet. Ein Jahr später erfolgte die Übersiedelung von Graz an den neuen Betriebsstandort. Seither wurde das Unternehmen laufend vergrößert – nicht nur von den La-

gerflächen und der Flotte her, sondern auch von den Standorten und den Kompetenzen her: so folgte eine Niederlassung in Ungarn (2005) und ein Logistic Center in Sinabelkirchen (2017).

Der Aufbau dieses Imperiums war nur möglich durch den unermüdlichen Einsatz des Vollblutunternehmers Friedrich Jerich und seinem Mut zum Risiko, gepaart mit unternehmerischem Denken. Der Rhythmus der Firmen bestimmte das tägliche Leben von Friedrich Jerich. Selbst seine Wochenenden widmete er seinen Unternehmungen. Rastlos und immer auf der Suche nach neuen Investitionen hat es ihn Schritt für Schritt vorangebracht. Dabei hielt er immer seine schützende Hand über seine Mitarbeiter, wissend, dass sie der Schlüssel zum Erfolg sind. Seine Großzügigkeit und Hilfsbereitschaft sowie sein immer offenes Ohr sicherten ihm die Wertschätzung seiner Mitarbeiter. Wohltätige oder sportliche Organisationen unterstützte er als begeisterter Rennsportfan immer gerne. Doch für sich selbst nahm er sich nie viel Zeit. Mehr als Kurzurlaube gab es nicht, weil er meist schon „vor“ der Abfahrt seine Firmen vermisste. Doch wenn er sich für einen kurzen Aufenthalt entschloss, dann für seine Lieblingsziele Opatija, Kroatien und Going in Tirol.

Am 13. November 2020 hat er nun eine längere Reise angetreten ... Wir allen werden KR Friedrich Jerich vermissen.



TRANSPORTEURE A–Z: Melden auch Sie sich an!

Der Fachverband Güterbeförderung hat sein „Transporteure A–Z“ (das Branchenverzeichnis der österreichischen Transporteure und Kleintransporteure), mithilfe der WKO-Inhouse, einem grundlegenden Relaunch unterzogen:

- Das Transporteure A–Z ist eine Abwandlung des WKO Firmen A–Z und erlaubt eine gezielte Suche nach Transportunternehmen nach bestimmten Suchkriterien.
- **NEU** ist, dass wir im Rahmen dieses Verzeichnisses auch die Möglichkeit geschaffen haben, nach dem „KT-Gütesiegel“ als auch einer „Friends on the Road“-Mitgliedschaft (wird derzeit laufend eingepflegt und aktualisiert) bei Unternehmen als „Zertifikat“ zu suchen.
- Nutzen Sie die Möglichkeit auch Ihre Firma im Transporteure A–Z zu präsentieren. Hierzu klicken Sie bitte auf „Meine Unternehmensdaten bearbeiten“ (rechts oben – Anmeldung mittels WKO-Benutzername und Passwort).
- Die Nutzung des Transporteure A–Z und der Eintrag darin ist kostenlos und eine Serviceleistung des Fachverbandes Güterbeförderung.

© Foto: Rawpixel.com/Shutterstock.com

Friends on the Road: Gemeinsames Auftreten ist das Gebot der Stunde – jetzt LogCom-Mitglied werden!

Warum LogCom?

Der Lkw ist ein wichtiges und verbindendes Element zwischen der produzierenden Industrie und dem Endverbraucher. Dies ist der Bevölkerung und den Entscheidungsträgern leider oft nicht bewusst. Um auf die Bedeutung der Transportbranche aufmerksam zu machen und die österreichischen Transporteure als sympathische Partner zu positionieren, wurde die Marke „LKW – Friends on the Road“ von der Arbeitsgemeinschaft LogCom ins Leben gerufen.

Was macht LogCom?

Die Initiative fällt besonders durch die gelben, sympathischen Fahrzeugbklebungen bzw. Fahrzeugbeschriftungen im „Friends on the Road“-Design auf. Lassen auch Sie Ihr Fahrzeug bekleben und machen auf die Wichtigkeit der Transportbranche aufmerksam. Diese Marke ist ein Bekenntnis zur österreichischen Transportwirtschaft, von der Branche, für die Branche!

Wie können Sie helfen/unterstützen?

Bitte helfen Sie auch aktiv mit diese Marke noch bekannter zu machen, indem Sie einerseits als bereits bestehende Mitglieder Ihre Fahrzeuge bekleben lassen und andererseits auch andere Transportunternehmer und Firmen überzeugen, Mitglied zu werden. Denn nur gemeinsam können wir etwas erreichen!

WERDEN SIE BITTE MITGLIED – Beitrittserklärung ausfüllen und an die LogCom schicken: office@logcom.org!

Weitere Informationen unter: <http://www.logcom.at/initiative/ueber-die-logcom/>



Boxen **stopp**



BEITRITTSERKLÄRUNG

FIRMA

ANSPRECHPERSON

ADRESSE

TELEFON

TELEFAX

E-MAIL

Wir möchten, dass die Kampagne „LKW - Friends on the road“ weitergeht und deshalb Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft LogCom werden. Die LogCom - Satzung sowie den Zahlschein für den Mitgliedsbeitrag pro Jahr senden Sie mir bitte zu.

- ☐ € 100,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen von 1 – 10 LKW und für Kleintransporteure
- ☐ € 200,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen von 11 – 30 LKW
- ☐ € 300,- Mitgliedsbeitrag* für Transportunternehmen mit über 30 LKW, Speditionen, sowie Betriebe aus anderen Sparten

*Beträge netto, LKW – Anzahl nach Konzessionsumfang

- ☐ Ich habe die Vereinsstatuten und die Bedingungen der Mitgliedschaft zur Kenntnis genommen. Ich stimme der Verwendung meiner Daten zum Zweck der Vereinsführung zu.
- ☐ Ich stimme der Zusendung von Informationen (Newsletter) der ARGE LogCom zu.
- ☐ Im Falle einer Beklebung bzw. Beschriftung (z.B. von Fahrzeugen) im „Friends on the Road“ Design stimme ich der Verwendung, der davon gemachten Fotos, zu Werbezwecken, zur Dokumentation und Abbildung auf der Website und im Newsletter zu.
- ☐ Ich stimme der Eintragung in das Mitgliederverzeichnis auf der Website der ARGE LogCom zu.

Diese Zustimmung kann jederzeit schriftlich widerrufen werden.

Alle personenbezogenen Daten werden entsprechend den datenschutzrechtlichen Bestimmungen verarbeitet. Detaillierte Informationen zur Datenverwendung finden Sie auf der Website der ARGE LogCom unter Datenschutz.

DATUM

UNTERSCHRIFT/FIRMENSTEMPEL



LogCom | Wiedner Hauptstrasse 68 | 1040 Wien | T +43 (0)1 961 63 63 | F +43 (0)1 961 63 76 | E office@logcom.org | W www.logcom.org



Wo Werte wie Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Handschlagqualität zählen: Cresnik Transporte GmbH

Die Cresnik Transporte GmbH, ansässig in Arnfels, feiert heuer ihr 60-Jahr-Jubiläum. Ein Indiz für die hervorragende Arbeit, die der in der dritten Generation familiär geführte Betrieb leistet.

Das vorrangig im Schotter- und Baustellenbereich tätige Unternehmen zeichnet sich durch hohe Werte wie Ehrlichkeit, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit aus.

„Nur gemeinsam sind wir stark“, lautet ein Leitspruch bei Cresnik Transporte und Firmeninhaber Christoph Cresnik erläutert: „Persönlicher Kontakt zu den Mitarbeitern und Zusammenhalt wird bei uns besonders großgeschrieben. Wir legen großen Wert auf Loyalität, Pünktlichkeit, Ehrlichkeit und Teamfähigkeit, denn nur gemeinsam können wir zur besten Kundenzufriedenheit arbeiten.“

Die Cresnik Transporte GmbH ist ein ständig wachsendes Transportunternehmen, das, 1960 von Anton Cresnik sen. gegründet, mit zwei Lkw startete und heute aus einer Flotte von 22 Fahrzeugen mit unterschiedlichsten Aufbauten besteht, um maximale Flexibilität zu gewährleisten. 1981 übernahm Anton Cresnik jun. den Betrieb und stockte den Fuhrpark auf 10 Lkw auf. Er errichtete

eine Tankstelle für den Eigenbedarf und eine Werkstatt zur Instandhaltung der eigenen Firmenfahrzeuge. Die dritte Generation, mit Christoph Cresnik führt das Unternehmen nun seit 2011. Dem gelernten Mechaniker wurde die Leidenschaft für große Fahrzeuge gewissermaßen in die Wiege gelegt, war er doch von Kindesalter an, ständiger Teil des Unternehmens. Er war erst 23 Jahre alt, als

Anton Cresnik jun. sich in die Pension verabschiedete und den Betrieb an seinen Sohn übergab.

Dem jungen Firmenchef, der seine Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe bereits abgelegt hatte, und der seit seinem 19. Lebensjahr im Betrieb tätig war, standen die Mitarbeiter stets loyal zur Seite. Ein Umstand, der ihm bei der Firmenübernahme sehr half, denn sein Alter war dabei nicht immer ein Vorteil.

Mit seiner freundlichen und positiven Art schafft der junge Firmenchef auch größere Herausforderungen und überzeugt seine Partner mit qualitativ hochwertigen und pünktlichen Arbeiten. Er disponiert alle Fahrzeuge, steht seinen Kunden mit Rat und Tat zur Seite und durch seine Lehre als Mechaniker wird der Fuhrpark von ihm persönlich gewartet und in Schuss gehalten. „Durch die regelmäßige Erneuerung unseres Fuhrparks sind wir stets auf dem neuesten Stand der Technik. Das ist für uns sehr wichtig, um alle Anforderungen an uns bestmöglich bedienen zu können“, erklärt der Firmenchef. „Unser Fuhrpark ist sehr flexibel, wir haben von klein bis groß alles im Einsatz, denn sowohl große Firmen als auch Privatpersonen zählen zu unserem Kundenkreis, für den wir qualitativ hochwertige Leistungen bringen.“

Christoph Cresnik ist es trotz seiner jungen Jahre gelungen, den Betrieb nicht nur weiter auf Erfolgskurs zu halten, sondern auch auszubauen.

Möglich ist das vor allem durch die Schaffung eines familiären Umfeldes, wodurch der Zusammenhalt unter den Mitarbeitern gefestigt wird. „Geht nicht, gibt es nicht“, heißt das Firmenmotto und danach leben alle im Betrieb.

„Menschlichkeit, Ehrlichkeit gegenüber meinen Mitarbeitern und Kunden und mein Bestmögliches zu geben, sehe ich als Schlüssel zum Erfolg“, so der Firmenchef und er ergänzt: „Die Rahmenbedingungen sind für alle Mitbewerber gleich, wichtig ist, für den Kunden da zu sein und alles daran zu setzen, dass er pünktlich und ordnungsgemäß das bekommt, was er benötigt.“

Für Christoph Cresnik war es schon immer der Wunsch, in die Firma einzusteigen und er fühlte sich von klein auf wohl in dieser Branche. Heute bedeutet Frächtersein für ihn Herausforderungen anzunehmen, flexibel in diversen Situationen zu reagieren und bestmögliche Lösungen zu finden. Man spürt, dass Cresnik seinen Beruf liebt und mit Freude ausführt und so verwundert es auch nicht, wenn der sympathische, junge Mann erklärt: „Zum Schönsten an einem Montagmorgen gehört für mich, wenn alle Lkw im Einsatz sind.“

Alles Gute zum 60-jährigen Firmenjubiläum und für die Zukunft wünscht die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe der Cresnik Transporte GmbH mit ihrem engagierten Jungunternehmer.



Vor 60 Jahren startet Cresnik Transporte mit 2 Lkw – heute zählt die Lkw-Flotte 22 Fahrzeuge mit den unterschiedlichsten Aufbauten.

Wordrap



Geschäftsführer Christoph Cresnik

Was macht Ihnen an Ihrem Beruf besonders Spaß?

Die immer wieder neuen Herausforderungen und der Kontakt mit vielen Menschen macht mir Freude.

Wären Sie kein Frächter, wären Sie ...?

... Mechaniker

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten, was wäre das?
Für mehr Zusammenhalt unter den Betrieben sorgen.

Factbox

Firma:
Cresnik Transporte GmbH

Geschäftsführer:
Christoph Cresnik

Sitz:
Buchegg 192
8454 Arnfels
Tel.: 0664/300 70 59
Mail: office@cresnik-transporte.at
www.cresnik-transporte.at

Gründungsjahr: 1960

Mitarbeiter: 25

Fuhrpark: 22

Kernkompetenz:
Schottertransporte,
Baustellentransporte

Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark

Frühjahr 2021

Infoabend (Wifi)
Termin: 21. Jänner 2021

Fachkurs (Wifi)
Termin:
1 März bis 19. März 2021

schriftliche Prüfung
Termin: 20. April 2021

mündliche Prüfung
Termine:
21. und 22. April 2021

Anmeldung

Anmeldungen zur Prüfung sind spätestens 6 Wochen vor dem jeweiligen Prüfungstermin beim Amt der Stmk. Landesregierung, Abteilung 13 Wirtschaft, Tourismus, Sport, 8020 Graz, Nikolaiplatz 3, einzubringen.

Den Anmeldungen zu den Prüfungen sind anzuschließen:

- allfällige Anträge auf Ausstellung von Bescheinigungen gemäß § 14 BZP-VO samt den hierfür erforderlichen Unterlagen oder bereits ausgestellte derartige Bescheinigungen,

- Urkunden zum Nachweis des Vor- und Familiennamens.

Kaufmännische Vorbereitung

Vor Besuch des fachlichen Vorbereitungskurses empfehlen wir das Unternehmertraining zu besuchen. Die Kurstermine sind im Wifi-Kursbuch oder unter www.stmk.wifi.at ersichtlich.

Schwerpunkte der Ausbildung

- Kostenstellenrechnung, Kostendeckungsbeitrag
- Indexberechnung, Umsatzsteuerberechnung
- Frachtrecht, Schadenersatzrecht
- Arbeitnehmerschutz- und Arbeitszeitrecht sowie Kollektivverträge
- Beförderungsverträge (CMR), Frachtgeschäfte, Zollrecht
- kombinierter Verkehr
- Unternehmensorganisation, Betriebsführung
- EU-, Gewerberecht, Berufszugang
- Güterbeförderungsrecht, Tarife, Gesellschaftsrecht
- Versicherungsrecht, Steuerrecht
- grenzüberschreitender Verkehr und int. Rechtsvorschriften
- techn. Normen und techn. Betrieb
- Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsgeografie, Telematik



NUTZFAHRZEUG-KOMPETENZZENTRUM

Service – Reparatur – Fahrzeugbau – Transporter – Lkw – Baumaschinen

Fehlerdiagnostik mittels Tester (Würth Bosch) bearbeiten und löschen

Motor-, Getriebe- und Retarder-Instandsetzung

Elektrik- und Elektronik-Instandsetzung

Aufbau – Anhänger – Rahmenausrichtung

Pritsche-Planen, Hecktüren, Heckklappen, Hakengeräte, Absetzkipper, Achsschenkelager, Komplett- und Teilreparaturen von Hilfs- und Hauptrahmen, Schweiß- und Ausbesserungsarbeiten (auch Aluminium, Edelstahl), Erneuerung der Achsen, Umbau oder Nachrüsten sämtlicher Teile auf Kundenwunsch, Kompletterneuerung von Planen inkl. Beschriftungen

Reparatur-Koffer – Kühlkoffer – Pritschen – Container

Auflieger – Anhänger – Silos – Sonderfahrzeuge – Schubboden

Reparatur der Böden oder Tausch, Hydraulik, Verschlüsse

Tieflader – Hydraulik

Lenkachsen, Bremsen, Rampen, Fahrzeugelektrik

Wabco – Knorr – Haldex Bremsen sowie Achsen SAF – BPW – JOST Reparaturen

Radlager, Federbrieten, Anhängerkupplungen, Lagerungen, Parametrierung, Liftachsüberprüfungen, Luftfederüberprüfungen inkl. Einstellung, ABS/EBL – Elektronik

Havariearbeiten – Lackierungen – Instandsetzungen – Sandstrahlen – Alu-Schweißen

Übernahme der Versicherungsabwicklung, Begutachtung mit Sachverständigen

Service & Reparatur von Kühl- und Heiz-Aggregaten

Kühler: Carrier & Thermoking oder Frigoblock, Eberspächer, Webasto

Meiler Service Stützpunkt

Kipper, Heckklappen, Bordwände, Hydraulik-Kippstempel-Schläuche

Hydraulikarbeiten

Vom LBW-Kran bis hin zu Absetzkippern

Reifendienst & Reparatur – Achsvermessungen

Windschutzscheiben Reparatur & Tausch

Begutachtungen & Überprüfungen

Brandsprüfstand § 57a-24a-24-B, Tacho analog/digital, Kran, Ladebordwand, Lärmzertifikat, ADR-Ladesicherheitszertifikat

Pannendienst, Mobiler Notdienst und 24-Std.-Abschleppdienst

Wir reparieren alle Fahrzeugtypen auch vor Ort zur Weiterfahrt oder zur Fahrt in die Werkstätte. Unser Ersatzteillager garantiert eine schnelle Verfügbarkeit benötigter Teile.

Unsere Eigenvertriebsprodukte:

Ladebordwand DHOLLANDIA, Kässbohrer, Benalu-Alukippen & Auflieger, Kässbohrer – Tieflader, Wielton-Alukippen & Auflieger

Unsere Kooperationsprodukte:

TATRA PHOENIX & DAF Holland

Sämtliche Garantie- und Gewährleistungsabwicklungen vom Hersteller werden von uns unterstützt.



ac
ac truck & trailer GmbH
www.sw-truck-trailer.at



SO VIEL IST SICHER:
Gute Verbindungen sind mir wichtig.

Meine Verbindungen sind weitreichend. Wie die von VERITAS. Langjährige Erfahrung sowie Speziallösungen in der Logistikbranche zeichnen VERITAS ebenso aus, wie branchenspezifische Rahmenversicherungslösungen. Das garantiert mir im Fall des Falles eine effiziente Abwicklung.

www.veritas-versicherungsmakler.at

*Wir wünschen Ihnen
und Ihren Familien ein
frohes Weihnachtsfest
und viel Erfolg
im neuen Jahr.*

*Ihr
asko Team*

M E R R Y

C H R I S T M A S

We insure the world of cargo

München · Bielefeld · Mainz · Kufstein · Wien · Graz · Bolzano · Timișoara · București · Ljubljana