

VOL. 1 / 2016

VOLLE FAHRT

Das Magazin der steirischen Frächter



FACHGRUPPENTAGUNG 29. APRIL 2016

29. APRIL BIS 1. MAI TRUCK RACE TROPHY AM RED BULL RING

FÖRDERUNG FÜR
FAHRZEUGE BIS 3,5 T HZG

“MEGA-MAUT –
NEIN DANKE!”



ac truck & trailer GmbH

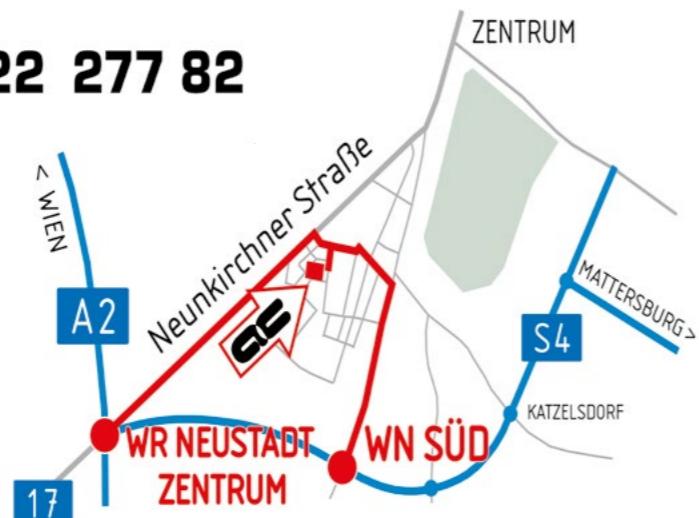
Freie Nutzfahrzeug WERKSTÄTTE

LKW - ANHÄNGER - HYDRAULIK

Wr. Neustadt, Schnatzendorfer G. 8



0 2622 277 82



Gehen Sie heute schon auf Nummer sicher:
mit einer fest eingebauten On-Board-Unit!

Ab dem 01.04.2016 gilt in Belgien die elektronische LKW-Maut via On-Board-Unit (OBU) im Fahrzeug. Bestellen Sie jetzt Ihre OBU beim belgischen Mautbetreiber Satellic. Als deren langjähriger Partner kümmern wir uns um den Einbau und helfen Ihnen, Geldbußen zu vermeiden.

Ihre Kontaktdaten zur Bestellung der OBU finden Sie unter www.satellic.be.

Infos zum Festeinbau, Fragen und Antworten unter www.vdo-services.com.

Jetzt reagieren und Vorteile sichern:

- **Zuverlässiger Betrieb:** Dank Start-Stop-Technologie ist Ihre OBU automatisch in Betrieb und muss nicht bei jedem Fahrtantritt manuell aktiviert werden
- **Erhöhte Sicherheit:** Unsere fachgerechte Montage garantiert optimalen GPS-Empfang
- **Bequemes System:** Sie vermeiden Geldbußen und haben keine Verzögerungen beim Grenzübergang

Wichtig: Die Einhaltung der ADR-/ATEX-Richtlinien für Gefahrguttransporte ist gewährleistet.

VDO

Sehr geehrte Damen und Herren!
Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Die Realität ist nach wie vor eine bittere: Ausländischen Transporteure überschwemmen unseren Transportmarkt, egal ob es sich um Inlandstransporte oder um Import- und Exporte handelt. Die Flut an diesen ausländischen Fahrzeugen hat sich von einem anfänglich dahergekommenen lauen Lüftchen mittlerweile zu einem Tsunami ausgeweitet. Es ist nicht mehr überschaubar, in welchen Branchenbereichen diese Fahrzeuge ihre Kilometer absperren und die Transportpreise in den Keller purzeln lassen. Transportunternehmen im Ausland zahlen für das Fahrpersonal laut Information um fast zwei Drittel weniger Lohnkosten als wir hier in Österreich. Daher können auch ausländische Frächter um fast 50 Prozent billiger anbieten als es wir heimischen Frächter können. Deshalb gehören die EU-Billiglöhne endlich an die Normallohn der restlichen EU angepasst, um die Wettbewerbsvorteile dieser Unternehmen in Billiglohnländern endlich einen Riegel vorschlieben zu können. Tatsache ist, dass die Arbeitslosigkeit stetig steigt. Zwar wird von Seiten der Politik immer nach dem Warum gefragt, aber die Ursache wird ignoriert. Doch diese verheerende Ungleichheit im Wettbewerb tötet heimische Unternehmen und damit auch die Arbeitsplätze. Anstelle von Beschwichtigung wollen wir endlich Entlastung von der Politik erfahren. Entlastung, indem unter anderem Bürokratie ab-

gebaut wird und Lohnnebenkosten gesenkt werden. Oder auch arbeiterfreundliche Rahmenbedingungen hinsichtlich Arbeitszeit geschaffen werden. Hier sind die Beamten des Staates gefordert entsprechende Modelle zu entwickeln und mit den Sozialpartnern und der Politik in die Wirklichkeit umzusetzen. Wie unser Finanzminister Schelling auch gemeint hat: Wir haben kein Einnahmenproblem, sondern ein Ausgabenproblem. Deshalb können wir nicht immer zur Kasse gebeten werden, sondern die Politik und ihre Beamten sollten ihre Ausgaben im Staatshaushalt überdenken.

Doch statt Maßnahmen zu setzen, um die heimische Wirtschaft zu schützen, wird immer Neues ausgedacht, wie man die Wirtschaft zur Kasse bitten kann. Wahrscheinlich finanzieren wir mit der Mineralölsteuer die Beamtenpensionen, mit der Dividende der Asfinag aus der Autobahnmaut für Lkw den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr, mit unserer Kfz-Steuer wahrscheinlich das Sozialsystem etc. Und mit den überzogenen Strafeinnahmen und Doppelbestrafungen durch die Polizei werden weitere Budgetlöcher gestopft.

Doch nicht nur von der Politik und der ausländischen Konkurrenz werden wir in die Enge getrieben. Auch unsere Kunden setzen immer mehr



Obmann, Ing. Albert Moder

die Schrauben an. Der gesunkenen Dieselpreis lässt unsere Kunden fordern. Jedoch sollten sich alle Frächter bewusst sein, dass der Dieselpreis allein keinen Transportpreis macht. Er ist nur ein Anteil am Gesamtpreis. Deshalb dürfen wir uns bei Preisverhandlungen von unseren Kunden nicht in die Knie zwingen lassen, wenn Dieselpreis so niedrig ist. Weil eines ist gewiss: Ist der Preis erst im Keller, bekommt man ihn kaum mehr auf ein angemessenes Niveau zurück.

Immer wieder zeigen wir all diese Missstände in der Branche auf, und dennoch wird von der Politik nichts unternommen. Vielleicht muss erst der Lkw nicht mehr bringen, was täglich gebraucht wird, vielleicht wachen dann die Politik und die hohen Herren in der Regierung auf, wenn sie ihr Frühstückssemmel nicht mehr bekommen ...

Ihr Ing. Albert Moder
Obmann

Digitaler Tacho Integration



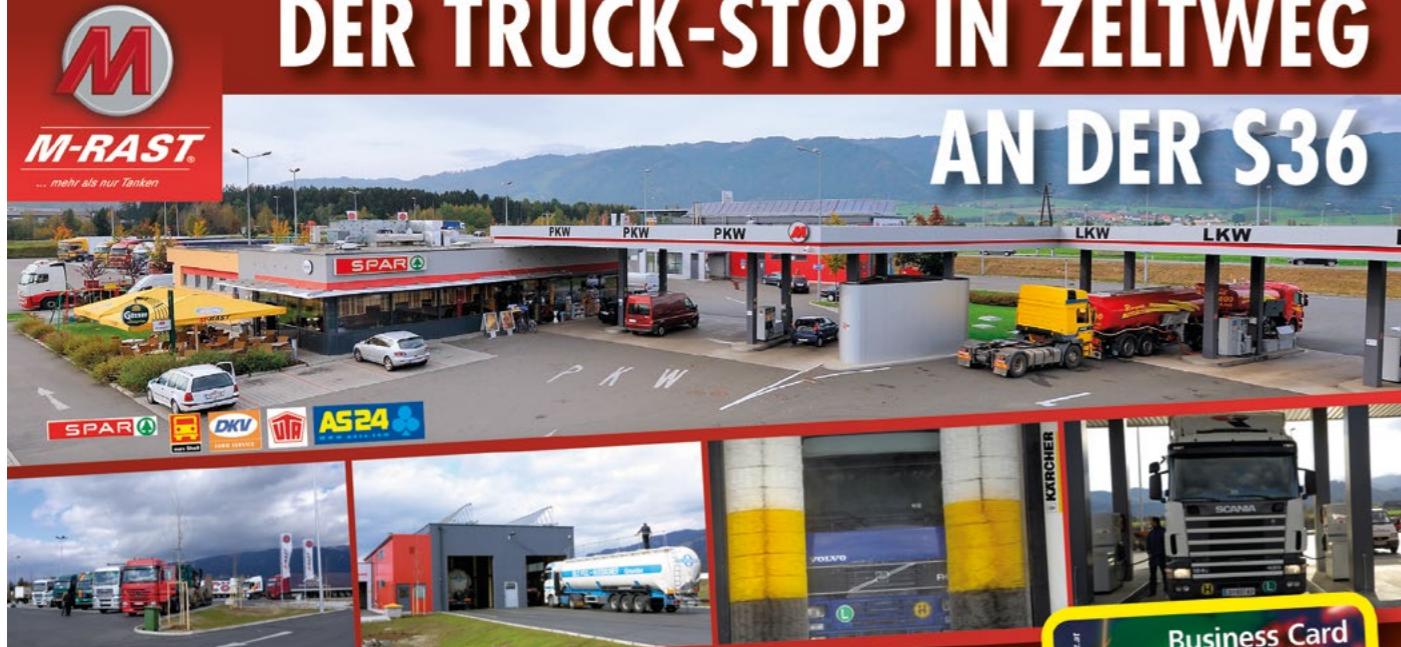
	km/h > max	gleiten	Tempomat	Leerauf	stark bremsen	Green Band	Überdrehzahl	Motorbelastung	Verbrauch	KM	Punkte
Fahrer 1	0,8	13,4	23,6	9,8	0,5	90,6	1,5	2,4	29,6	2448,5	95
Fahrer 2	3,5	1,6	59,6	24,2	0,4	92,1	0,8	8,8	37,5	3004,7	70

- ⌚ Massenspeicher und Fahrerkarte werden automatisch heruntergeladen und automatisiert in Ihr bestehendes Tachoverwaltungsprogramm übergeben.
- ⌚ Fahrverhalten wird branchen- und markenunabhängig ausgewertet.
- ⌚ Erkenn Sie auf einen Blick: Wie wirtschaftlich und effizient wird tatsächlich gefahren?
- ⌚ Große Kostensparnis durch geringen Verwaltungsaufwand.
- ⌚ Persönlicher Support.



IT Binder GmbH | Weinberg 242 | A-8221 Hirnsdorf | 0 3113 / 51 51 | itb@fuhrpark.at | www.fuhrpark.at

DER TRUCK-STOP IN ZELTWEG AN DER S36



- direkt an der S36 Abfahrt Zeltweg West
- LKW-Waschstraße
- Spar-Supermarkt
- großer, beleuchteter und videoüberwachter LKW-Parkplatz
- 24 Stunden, 7 Tage geöffnet

8740 Zeltweg, Hauptstraße 242, Telefon: 03577/24 888 | www.m-rast.at



Spezielle Lösungen für Unternehmen und Firmenfototen mit der Business-Card

Fachgruppe aktuell



PS-starke Fachgruppentagung 2016

Jetzt Tickets für die Truck Race Trophy Spielberg vom 30. April/1. Mai 2016 sichern
Gastkommentar: Franz Weinberger
Auszeichnung: Kommerzialräatin Daniela Müller-Mezin

6
10
12
14

Verkehrsinfo national



„Mega-Maut – nein danke!“: Österreichs Wirtschaft macht gegen Belastungspläne mobil
Kollektivverträge für Angestellte/Arbeiter/das Kleintransportgewerbe
100 Zöllner sollen am Brenner „aushelfen“
Nachtfahrverbot Tirol
Lkw-Nacht-60er – erste Erfolge

18
19
19
20
22

Verkehrsinfo international

IRU:
Belgien:
Deutschland:

Russland:
Griechenland:
Niederlande:

Liste mit Ländern ohne Lkw-Fahrverbote
Ab 1. April 2016 Lkw-Maut
Ausweichstreckenkarte 2016 vorbestellbar
Elektronisches Gefahrgut-Beförderungspapier
Nur noch QS-zertifizierte Tiertransporteure für Schweinefleisch
An 45 Grenzübergangsstellen wieder Carnets TIR
Lkw-Fahrverbote für 2016
Gefahrguttransporte (Basisnet)

27
27
27
28
28
29
30
32

Transport Service



Aktuelle Inflations-/VPI-Entwicklung in Österreich
Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex
Neue Gültigkeitsdauer für Carnets TIR
Lehr- und Zeitpläne für die Gefahrgutlenkerausbildung
ADR-Änderungen seit 1. Jänner 2016
Einheitliche Anwendung von Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung ...
Aktuelle Infos zur Registrierkassenpflicht
12,7 Milliarden Euro für TEN-Projekte
Transporteure fürchten hohe Verluste bei Schengen-Aus
Elektronische Meldungen
Registrierkassa für Kleintransporteure
Energieeffizienzgesetz
Förderung von Spritspartrainings für Lenker/innen von Lkws über 3,5 t hzG
Förderung für das Kleintransportgewerbe und den Werkverkehr für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG

36
36
36
45
48
49
53
53
54
54
56
57
58

Boxen stopp

VORMERKEN

Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe – Fachkurs im Herbst 2016
Transporteure auf medialem Überholkurs
Stahl bewegt – SAKO-Trans
Rund um die Uhr im Einsatz – Franz Wuthe

59
60
62
64

WWW.OSTERREIFEN.COM

DR1 Professional

- Erhöhte Reißfestigkeit
- und Widerstandsfestigkeit des Stoßfängers
- Einsatz auch in anspruchsvollsten Bedingungen
- Neuer Wulstaufbau – hexagonaler Wulstkern

Cordiant PROFESSIONAL 1S
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

DER PREIS ÜBERRASCHT,
DIE QUALITÄT ÜBERZEUGT





PS-starke Fachgruppentagung 2016

Nicht nur mit leistungsstarker Ausstellung, sondern auch im Zeichen des Rennfiebers wird heuer die Fachgruppentagung der steirischen Güterbeförderer am 29. April am Red Bull Ring stattfinden.

Am besten gleich rot im Kalender markieren: Am 29. April 2016 findet wieder die jährliche Fachgruppentagung der steirischen Güterbeförderer statt. Diesmal am Red Bull Ring am Auftakttag des Truck Race, das diesmal vom 29. April bis 1. Mai in Spielberg Station macht. „Wir haben uns überlegt, wie wir heuer die Fachgruppentagung noch attraktiver machen könnten“, so Fachgruppenobmann Albert Moder und fährt erklärend fort: „Da in den vergangenen Jahren die Teilnehmerzahlen kontinuierlich gleich geblieben sind, jedoch die zu diskutierenden Themen immer drängender werden, wollen wir deshalb heuer noch mehr Güterbeförderer zur Teilnahme animieren. Der erste Tag des Truck Race erschien uns daher als geeignet.“ Schließlich haben die Tagungsgäste die Möglichkeit früher zu kommen, um das Gelände mit Fahrerlager zu besuchen und auch die Renn-Lkws, zumindest bei ihren Trainingsrunden, zu sehen.

und Gespräche mit den Herstellern können bei einem herhaften Imbiss mit Getränk geführt werden. Ab 17 Uhr soll die Tagung in den obersten Räumlichkeiten des Voest Alpine Wings über die Bühne gehen. Mit dabei GPLA-Prüfer Manfred Ausperger, der Einblicke in den Ablauf einer GPLA-Prüfung gewähren wird und Steuerberater Dr. Markus Papst mit dem Kalkulationsthema „Nicht nur der Dieselpreis bestimmt den Transportpreis“. Auch die flächendeckende Maut wird zur Diskussion gebracht.

Die Einladung wird schon bald per Post an alle steirischen Güterbeförderer verschickt. **Anmeldung zur Tagung wird dringend erbeten, denn nur so erhalten Sie per Mail Ihre persönlich Eintrittskarte und Parkgenehmigung, die Sie ausgedruckt unbedingt zur Tagung mitbringen**



müssen um Zutritt zum Areal zu erhalten.

Für Samstag, 30. April und Sonntag, 1. Mai konnte die Fachgruppe für Sie einen Spezialpreis der Truck Race Karten beim Red Bull Ring Management erzielen. Minus 20 Prozent!

Daher jetzt schon Tickets für das Rennwochenende im XXL-Format sichern, damit Sie hautnah die rasanten, tonnenschweren PS-Giganten erleben können, umrahmt von einem Programm mit Stunt-Shows, Rück-Korsos, Ausstellungen und Konzerten sowie mit den Trucker Camps. Von

29. April bis 1. Mai werden die Piloten der Lkws in der Steiermark wieder um EM-Punkte kämpfen. Für ein spannendes Rennen ist also gesorgt. **Achtung: Die vergünstigten Karten sind limitiert – lesen Sie auf Seite 10 wie Sie sich Ihre Tickets sichern.**



Mercedes Actros 1863 LS

Die Pappas Gruppe, vertreten durch die Konrad Wittwar GesmbH, präsentiert auf der Frächtertagung 2016 den Mercedes Actros 1863 LS.

„Mit den Produkten aus dem Hause Mercedes-Benz spiegeln wir Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie die Akzeptanz der Fahrer und Unternehmer wider. Unsere Kunden



schätzen die Partnerschaft, die TCO unserer Produkte und die nationale und internationale Netzabdeckung“, so Dir. Andreas Oberbichler.

Dir. Andreas Oberbichler ist seit 1994 bei der Konrad Wittwar GesmbH tätig. Seine derzeitigen Verantwortungsbereiche sind die Geschäftsführung, die Nutzfahrzeugverkaufsleitung Wittwar und die Spartenleitung Vertrieb Lkw in der Pappas Gruppe. Die Nähe zum Kunden bereitet ihm an seinem Beruf besondere Freude.

MAN Sattelzugmaschine TGX 18.560 4x2 BLS

MAN präsentiert auf der Frächtertagung eine Sattelzugmaschine TGX 18.560 4x2 BLS – aus der limitierten Auflage der MAN 100-Jahre-Jubiläums-Edition (mit 560 PS sowie zahlreichen optischen, technischen und sicherheitsrelevanten Innovationen).

Der Slogan von MAN ist „Konsequent – Effizient“ – umgelegt auf die Produkte bedeutet er: „konsequent die Ansprüche von MAN als



Kunden gerecht zu werden, sind alle Fahrzeuge von MAN wirtschaftlich besonders effizient“, so Harald FRITZ.

Der zukünftige MAN-Fahrer freut sich auf ein Fahrgefühl mit einem Fahrzeug auf höchstem Qualitätslabel, welches sämtliche Ansprüche an ein Trucker-Herz in puncto Leidenschaft – Sicherheit – Komfort und Bedienbarkeit erfüllt.



Premium-Hersteller umzusetzen und unsere Fahrzeuge mit modernsten, technologischen Innovationen in höchster Qualität auszustatten. Um den hohen Anforderungen unserer

Harald FRITZ ist seit 2012 bei MAN als Verkaufsleiter für Steiermark, Südburgenland und Kärnten tätig. Die Arbeit mit einem professionellen Team, welches sich täglich erfolgreich den hohen Anforderungen der Kunden an einen Premiumhersteller und Marktführer in Österreich für schwere Lkws stellt, macht ihm besondere Freude.

Renault Trucks T



Symbolfoto

Der Renault Trucks T ist das Flaggschiff von Renault Trucks. Auf der Frächtertagung 2016 präsentierte Renault Trucks daher ein Sondermodell des Renault Trucks T, einen Renault Trucks T 480 High. Die 4x2 Sattelzugmaschine ist mit einem DTI 13-Motor mit 480 PS in Euro-6-Ausführung und einem max. Drehmoment von 2.400 Nm ausgestattet. Bei

der Schaltlogik und dem Gangwechsel unterstützt das automatisierte Getriebe Optidriver mit Fuel Eco Schaltsteuerung und Soft Cruise Control mit Optiroll-Funktion. Für eine komfortable Geschwindigkeitsregelung sorgt ein Tempomat mit speicherbaren Geschwindigkeitseinstellungen sowie die Motorbremse Optibrake+ (Leistung von 382 kW bei 2.300 U/min). Die Vorderachse lässt eine technisch max. Achslast von bis zu 8 t zu.

Der Renault Trucks T schafft ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Kraftstoffeinsparung und Komfort an Bord. Neue leistungsstarke Motoren und aerodynamische Ausrüstungen, wie das trapezförmige Fahrerhaus, in die Scheinwerfer integrierte Windabweiser und die Neigung der Windschutzscheibe, verbessern den Luftwiderstand und sorgen für eine Senkung des Treibstoffverbrauches.

Zahlreiche Sicherheitssysteme und intelligente neue Technologien un-

terstützen den Fahrer und sorgen für eine sichere Fahrt mit dem Renault Trucks T High. Das automatisierte Schaltgetriebe, der automatische Notbremsassistent, der Spurhalteassistent und die automatische Parkbremse gewährleisten die Sicherheit von Fahrer und Transportgut. Das Sondermodell zeigt sich im Innenraum in der edlen Ausstattung Alu Ultimate mit Lederlenkrad (3-fach verstellbar) sowie Recaro®-Komfortsitzen mit Sitzheizung, Sicherheitsgurt, einstellbarer Kopfstütze, Seitenführung und Lendenwirbelstütze. Die High Sleeper Cab mit durchgehend flachem Boden, einer Innenhöhe von 2,05 Metern und zwei Liegen macht es möglich, die obere Liege bei Bedarf in zusätzliche Ablagefläche umzubauen.



Johannes Fischl präsentierte Renault Trucks und Volvo Trucks auf der Frächtertagung

Volvo FH



Symbolfoto

Die ausgestellte Volvo FH 4x2 Sattelzugmaschine mit 460 PS und 13-l-Motor erfüllt die Euro-6-Abgas-Norm und ist mit einem Nebenantrieb am Getriebe, z. B. für den Einsatz als Kippsattelzugmaschine, ausgestattet. Volvo Engine Brake+ sorgt für eine erhöhte Motorbremsleistung. Die techn. Vorderachslast beträgt max. 7,5 t, die techn. Hinterachslast bis zu 13 t. Zusätzlich ist die Hinterachse verstärkt. Einzigartig ist das Doppelkupplungsgetriebe bei Volvo Trucks. Kontinuierlicher Kraftstrom, ohne

Drehmomentunterbrechung, und reibungslose, dynamische Beschleunigung – dies sind die Hauptvorteile, die Sie beim Fahren mit I-Shift mit Doppelkupplung erleben werden. Der Volvo FH ist außerdem mit der verbesserten Lastanzeige, mit der die Achslast genau überwacht werden kann, versehen. Gewichte, Achslasten und Doppelachsbelastungen werden separat angegeben. So kann der Lenker leicht feststellen, ob er innerhalb der Limits liegt: auf dem Lkw wie auf dem Anhänger/Aufzieher.

Unser diesjähriges Thema auf der Truck Race Trophy befasst sich mit dem wichtigsten unserer Werte: Sicherheit. Seit der Gründung von Volvo im Jahr 1927 ist dieser Kernwert das Leitprinzip hinter allem was das Unternehmen produziert. Gemäß dessen ist der ausgestellte Volvo FH mit zahlreichen aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm), ACC (Abstandsregeltempomat mit Kollisionswarnung und Notbremsassistent),

LCS (Spurwechselassistent) sowie LKS (Spurhalteassistent) unterstützen den Berufskraftfahrer im Arbeitsalltag und erhöhen die Sicherheit für alle. Die in „Fire Red“ lackierte Sattelzugmaschine ist mit beheizbaren schwarzen Sitzen ausgestattet. Getönte Scheiben, Bi-Xenon-Scheinwerfer und Stahlfelgen runden die Optik ab. Eine 3-Zonen-Matratze und ein Hochleistungs-Audiosystem sorgen für Entspannung auf langen Touren. Dank I-Shift Dual Clutch (Doppelkupplungsgetriebe) sind sanfte und reibungslose Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung möglich. Ein weiteres Highlight ist die integrierte Standklimaanlage. Sie bietet erstklassige Kühlleistung, die weder auf Kosten der Geräumigkeit im Fahrerhaus geht, noch die Aerodynamik beeinträchtigt.

Foto: © Niki Friedmann-Körver

Foto: © WKO

DAF XF

Auf der heurigen Frächtertagung wird DanubeTruck eine DAF XF Sattelzugmaschine ausstellen. Dieses Produkt repräsentiert die Kernkompetenz der Marke DAF. Zudem wird für Testfahrten ein DAF LF mit Plane zur Verfügung stehen.

In puncto Verlässlichkeit und Betriebskosten zählt DAF zu den besten Fahrzeugen. DAF „transport efficiency“ ist ein Versprechen, den höchst möglichen Ertrag pro Kilometer zu erzielen. Zudem werden verschiedene Aufbaulösungen für Fahrgestelle vorgestellt, die den Kunden für Testfahrzwecke und als sofort verfügbare Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Der zukünftige Besitzer bzw. Fahrer darf

sich in Zukunft auf die bewährten Leistungen bei DanubeTruck, z. B. dem Marke DAF mit neuen Serviceleis-

tungen bei DanubeTruck, z. B. dem DanubeRent Vermietservice freuen.

Herr DI Robert Kerschl ist seit November 2015 bei DanubeTruck tätig. Er ist Geschäftsführer der DanubeDrive GmbH und Vertriebsleiter der Marke DanubeTruck - DanubeTruck ist eine Marke der DanubeDrive GmbH. Besondere Freude an seinem Job macht ihm die Marke DAF an sich, da zum einen das Fahrzeug für den Fahrer und den Unternehmer gleichermaßen gemacht ist und zum anderen, dass er die Möglichkeiten eines Händlers hat, d. h. flexibel und individuell auf den Kunden eingehen kann.



Scania R 580 LA4x2MNB



Der Scania R 580 LA4x2MNB der Firma Jancar beweist, dass Hochleistungsmotoren und Wirtschaftlichkeit einander nicht ausschließen. Mit starken 580 PS und Euro 6 vereint diese Scania V8-Sattelzugmaschine eindrucksvolle Kraftstoffeffizienz, lange Betriebszeit, hohe Zuverlässigkeit sowie unerschöpfliche Kraft. Der 2-Achser mit angetriebener Hinterachse sticht nicht nur mit seinem max. Drehmoment von 2.950 Nm zwischen 1.000 und 1.350/min hervor, sondern auch die große Bandbreite an modernen Fahrerassistenzsystemen machen den Scania R 580 zu einem Fahrzeug, das kei-

ne Wünsche offen lässt. Auch der Fahrerkomfort kommt beim Scania R 580 LA4x2MNB nicht zu kurz. Der Scania Notbremsassistent (AEB) und der Scania Spurassistent (LDW)



Ing. Georg Bauer ist seit 1993 bei Scania tätig. Seine Zuständigkeiten umfassen die Leitung von 5 Filialen in Niederösterreich Ost und in der Steiermark. Er verantwortet den Werkstattbetrieb, den Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Ersatzteilen, Serviceverträgen und Fleet Management Lösungen. An seinem Job macht ihm Folgendes besonders Freude: die abwechslungsreiche Arbeit, der Raum zu gestalten, der Umgang mit Menschen - insbesondere der Kundenkontakt -, und generell das Arbeiten in einer spannenden Branche.

JETZT TICKETS FÜR DIE TRUCK RACE TROPHY SPIELBERG VOM 30. APRIL/1. MAI 2016 SICHERN

Tribünentickets für Mitglieder der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe zum Spezialtarif von minus 20 %!

Sichern Sie sich jetzt die besten Tickets für das Rennwochenende im XXL-Format und lassen Sie sich die Urgehalt der rasanten Giganten nicht entgehen!

Um die 15 rasante, tonnenschwere PS-Giganten sowie Stunt-Shows, Truck-Korsos, Trucker Camps, Ausstellungen und Konzerte werden den Besucher begeistern.

Vom 29. April bis 1. Mai 2016 werden die Piloten der dicken Brummer in der Steiermark wieder um EM-Punkte kämpfen.

Für ein spannendes Rennen ist also gesorgt, aber auch abseits des Renngeschehens warten wieder zahlreiche Highlights auf Sie:

Die European Giants werden die Zuschauer in Staunen versetzen, auf dem Racetrack werden der Suzuki Cup, die Historische Formel Vau und der Lotus Cup Eastern Europe für waghalsige Windschatten-Duelle, beinharte Zweikämpfe und knappe Entscheidungen sorgen!

Hier finden Sie einen Leitfaden für die Bestellung der „Spezialtickets“

gpticketshop.com

Benutzerhandbuch zur Verwendung eines Promocodes

Prinzipiell soll das System des Promocodes die Umsetzung von Ticketvergünstigungen aus Kooperationen vereinfachen bzw. die technische Umsetzung von Aktionen beschleunigen.

Promocode Bedienungsanleitung allgemeines:

Die Implementierung eines Promocodes hat grundsätzlich nur drei Grundeinstellungen, die vordefiniert werden müssen.

1. Definition eines entsprechenden Codes: Hier muss ein Code (Wort welches im Zusammenhang mit der Aktion steht inkl. der entsprechenden Jahreszahl) erfunden werden.
2. Definition des Ticketrabatts in Prozent (Um wieviel Prozent auf den Originalpreis soll das System den Ticketpreis reduzieren)
3. Definition welche Ticketkategorien für die Promodierung herangezogen werden

Die Umsetzung erfolgt nicht auf einer eigens erstellen Landingpage (Subseite), sondern wird direkt im öffentlichen Webshop eingespielt.

Promocode Bedienungsanleitung Buchungsvorgang:

1. Schritt 1: Auswahl der entsprechende Veranstaltung über die PS Ticketstation <https://www.projekt-spielberg.com/de/ticket-station>
2. Schritt2: Üblicher Buchungsvorgang über den Webshop mittels gewünschter Ticketauswahl

Artikel	Einzelpreis	Menge	Summe
Truck Race Trophy Kategorie 2 Red Bull D-K + Start-Ziel Woe.	€ 39,00	1	€ 39,00

Zwischensumme: € 39,00
zzgl. 0% Bearbeitungsgebühr: € 0,00
zzgl. Versandkosten: € 0,00
Die Versandkosten können erst korrekt berechnet werden, sobald wir das Land kennen in das geliefert wird.

Gesamtsumme: € 39,00

WARENKORB

WEITERSHOPPEN **BESTELLUNG FORTSETZEN**

Transporteure und deren Mitarbeiter haben daher die Möglichkeit, maximal 4 Tickets ab sofort bis 15. April 2016 zum Spezialtarif von minus 20 % für folgende Kategorien zu erwerben:

- Kategorie 1 Red Bull Wochenend-Tribünen Tickets in den Sektoren A, B, C oder
- Kategorie 1 Red Bull Wochenend-Tribünen Tickets in den Sektoren A, B, C Kind oder
- Kategorie 2 Red Bull Wochenend-Tribünen Tickets in den Sektoren D–K + Start-Ziel oder
- Kategorie 2 Red Bull Wochenend-Tribünen Tickets in den Sektoren D–K + Start-Ziel Kind

Unter Angabe dieses **Promo-Codes**, „**TRTWKO16**“ stehen diese Tickets auf der Website <https://www.projekt-spielberg.com/truckracetrophy> jederzeit zur Verfügung.

Für etwaige Rückfragen steht auch das Team von gpticketshop (support@gpticketshop.com) jederzeit zur Verfügung.

Achtung,
dieses Ticketangebot ist limitiert!

DATENEINGABE

RECHNUNGSADRESSE Die gelb hinterlegten Felder sind Pflichtfelder

Anrede: Herr Firma:
Vorname: Max Nachname: Mustermann
Adresse: Musterstraße 10
PLZ: 1190 Stadt: Wien Land: Österreich

KONTAKTDATEN

E-Mail: max.mustermann@muster.com Telefon: +43123456789
E-Mail Prüfung: max.mustermann@muster.com Fax:

BEMERKUNG
Fügen Sie hier Ihren Text ein

KUNDENKONTO ANLEGEN (OPTIONAL)
 Ohne Kundenkonto fortfahren Kundenkonto anlegen

PROMOCODE
Promocode: TRTWKO16

4. Schritt 4: Abschluss der Buchung
In diesem und letzten Schritt wurde durch Eingabe des Promocodes der Preis des Tickets (in dieser Fall -10%) um 10% automatisch reduziert.
Anschließend nur noch die Bestellung abschließen und damit ist der Buchungsvorgang abgeschlossen.

ZUSAMMENFASSUNG IHRER BESTELLUNG

Artikel	Einzelpreis	Menge	Summe
Truck Race Trophy Kategorie 2 Red Bull D-K + Start-Ziel Woe.	€ 39,00	1	€ 39,00
10% Rabatt durch Promocode	- € 3,90		
Zwischensumme			€ 35,10
zzgl. 0% Bearbeitungsgebühr			€ 0,00
zzgl. Versandkosten Austria			€ 0,00
Gesamtsumme			€ 35,10

RECHNUNGSADRESSE
Max Mustermann
Musterstraße 10
AT-1190 Wien
Daten ändern

KONTAKTDATEN
Telefon: +43123456789
Fax:
E-Mail: max.mustermann@muster.com
Daten ändern

BEZAHLUNG
Zahlungsart: Banküberweisung
Zahlungsart ändern

Gastkommentar:**Mag. Franz Weinberger**

Fachverbandsausschuss der Fahrzeugindustrie

Der Lkw ist nicht mehr was er war!

Viele Mitbürger bekommen den rasanten Fortschritt der Lkw-Technik gar nicht mit. Die öffentliche Diskussion über die Auswirkungen des Schwerverkehrs wird mit dem Wissensstand des vorigen Jahrtausends geführt. Hier drei aktuelle Fakten zu diesem Themenbereich.



Der Taschentuchtest beweist: Aus dem Endrohr der Lkw-Abgasreinigung kommt nur mehr saubere Luft ohne Feinstaub. Quelle: ORF Autofocus vom 13. März 2015.

**Der Lkw als Umweltverbesserer**

Moderne Euro-6-Lkw und Busse sind durchaus in der Lage die Luft zu reinigen, statt sie zu belasten! Der geschlossene Partikelfilter wirkt wie der Einsatz in einem Staubsauger. Die Luft, die am Endrohr ausströmt enthält weniger Partikel als die Umge-

bungsluft, die vorne angesaugt wird. Betreibt man diese Fahrzeuge mit einem besonders sauberen Synthetik-Treibstoff, dann hat auch der SCR Katalysator das Potenzial sowohl die Stickoxide, die bei der Verbrennung entstehen als auch jene aus der Umgebungsluft in die beiden harmlosen Gase Stickstoff und Sauerstoff umzuwandeln.

Dazu Professor Thomas Koch, der Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen an der Karlsruher Technologie-Denkfabrik KIT: „Das Abgas eines fabrikneuen Lasters enthält heutzutage nicht mehr Partikel als man auch in ganz normaler Luft nachweisen kann. In jedem Fahrzeug steckt mittlerweile eine kleine chemische Fabrik aus Katalysatoren, Partikelfiltern und Co. Der Reinigungsstrang ist so groß und so teuer wie der Motor. Und er hat eine absolute Hightech-Steuerung.“ Messungen der TU Graz und des Österreichischen Umweltbundesamtes bestätigen sowohl auf dem Prüfstand als auch in der Fahrpraxis die Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlagen moderner Euro-6-Lkw.

Der 1-Liter-Lkw ist bereits Realität

Trotz Mehraufwand infolge der Abgasreduktion ist der Treibstoffver-

brauch so niedrig wie noch nie zuvor. Im Fernverkehr benötigt ein 40 Tonnen schwerer Lkw-Zug weit unter 30 Liter Dieseltreibstoff auf 100 Kilometern. Das entspricht etwa einem Liter pro Tonne transportierter Fracht. Ein Wert, der von keinem anderen Straßenfahrzeug erreicht wird.

Sichere, effiziente Fahrzeuge

Auch bei der aktiven und passiven Sicherheit ging die Entwicklung bei schweren Nutzfahrzeugen mit riesen-

Schritten voran. So müssen beispielsweise seit 1. November 2015 Lkw und Busse über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht mit einem Notbremsassistent und einem Spurführungssystem ausgerüstet sein. Eine gesetzliche Vorschrift, die hilft, die schweren Auffahrunfälle auf den Autobahnen gänzlich zu vermeiden. Die Fahrer werden rechtzeitig vor Gefahren gewarnt um einzutreten.

Das zeigen die Erfahrungen von ABS und ESP. Seit deren Einführung sind Alleinunfälle drastisch zurückgegangen.



Moderne Fernverkehrs-Lkw sind sauber, sicher und wahre Effizienzmaschinen mit 1 Liter Verbrauch pro transportierter Tonne Ladung.



Seit 1. November 2015 ist der Notbremsassistent bei allen schweren Lkw und Bussen gesetzlich vorgeschrieben.



Mag. Franz Weinberger,
Marketingleiter der Firma MAN

Nach der kombinierten Technik- und Wirtschaftsausbildung in der HTL Mödling / Kraftfahrzeugbau und der WU Wien / Betriebswirtschaftslehre startete ich im Vertrieb für Nutzfahrzeuge im Jahr 1979. Mit Ausnahme der relativ kurzen Stationen in der Computerbranche und im Bankwesen blieb ich bei den schweren Nutzfahrzeugen. Der Vertrieb dieser Investitionsgüter ist deutlich technischer und kommerziell sehr anspruchsvoll und bietet viele spannende Aufgaben. Für die Marke MAN bin ich seit 1991 tätig, zu Beginn bei der ÖAF Gräf & Stift AG, heute bei der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich AG. Der Aufgabenbereich Marketing und Kommunikation bietet ein breites Betätigungsfeld mit immer neuen Herausforderungen.

Seit 2010 bin ich Sprecher der Nutzfahrzeugimporteure in der Industriellenvereinigung. Im Oktober 2010 wurde ich in den Vorstand der Arge LogCom und im Oktober 2015 wurde ich als Mitglied in den Fachverbandsausschuss der Fahrzeugindustrie der WKO gewählt.

Im Jahr 1992 gründete ich im Rahmen meiner Marketingtätigkeit einen Verein zur Förderung der Interessen von Lkw- und Busfahrer/innen, den Commander Club. Dieser kümmert sich um die besonderen Anliegen der Berufskraftfahrer/innen, insbesondere wenn sie in Not geraten sind.

Auszeichnung:

Kommerzialrätin Daniela Müller-Mezin

Daniela Müller-Mezin trat nach ihrer Ausbildung in der Hotelfachschule Bad Gleichenberg und beruflichen Auslandsaufenthalten in Großbritannien und in der Schweiz, im Jahr 1987 in die elterlichen Unternehmungen Friedrich Jerich Transport und Mülllex-Umwelt-Säuberung ein.

Mit ausgeprägtem „Unternehmergeist“, der konsequenten Verfolgung ihrer diesbezüglich hohen Ideale und einem besonders guten und fördern den Verhältnis zu ihren Mitarbeiter/innen, gelang es Frau Müller-Mezin ihr unternehmerisches Wirken stetig und nachhaltig auszubauen.

Sowohl in der Transportwirtschaft als auch in der Abfallwirtschaft stehen die Unternehmen unter ihrer Leitung an der Spitze der steirischen und auch der österreichischen Wirtschaft. Sie genießt aufgrund ihrer wirtschaftlichen Umsicht und ihres hohen Qualitäts- und Innovationsbewusstseins einen ausgezeichneten Ruf.

200 in ihren Unternehmen beschäftigte Mitarbeiter/innen und Zertifikate wie „Leitbetriebe Austria“ sprechen hier wohl für ihre herausragenden unternehmerischen Fähigkeiten.

Zusätzlich zu ihren vielfältigen unternehmerischen Tätigkeiten war und ist es Daniela Müller-Mezin stets ein Anliegen, für das Unternehmertum in Österreich, insbesondere für die Abfall- und Transportwirtschaft, ein wirtschaftsbejahendes Klima, getragen von Innovationsgeist, Forschung, Mut und unternehmerischem Verantwortungsbewusstsein, zu schaffen.

So überrascht es nicht, dass sie sich bereits seit vielen Jahren sowohl auf



Wirtschaftskammerpräsident Josef Herk (re.) gratuliert mit Regionalstellengeschäftsführer Andreas Schlemmer der frischgebackenen Kommerzialrätin Daniela Müller-Mezin zur Auszeichnung.

Bundes- als auch auf Landesebene als Spitzenfunktionärin der WKÖ und in nationalen Branchenverbänden mit viel Herzblut und Sachverstand einbringt.

Zwei Aktivitäten, die erst kürzlich auf die Initiative von Daniela Müller-Mezin erfolgten, seien heute – nur beispielhaft für ihr überdurchschnittliches Engagement – erwähnt:

- Unter ihrer Führung hat die private steirische Entsorgungswirtschaft gemeinsam mit der Steiermärkischen Landesregierung die Initiative „Faires Vergaberecht bei der Ausschreibung von Entsorgungsleistungen“ ins Leben gerufen und erfolgreich eine „Musterausschreibung für die Entsorgung und Verwertung von kommunalem Restmüll“ unter den Bedingungen einer Bestbieterausschreibung erstellt.

Die Weiterentwicklung der privaten Entsorgungswirtschaft zu einer Rohstofflieferantin und damit zu einer innovativen und wichtigen Partnerin der heimischen Industrie und des Gewerbes war und ist ihr stets ein großes Anliegen. Durch das Engagement von Daniela Müller-Mezin ist es gelungen die Landespolitik und Steirische Unternehmen in dieser für unsere Umwelt, aber auch für den Wirtschaftsstandort Steiermark entscheidenden Zukunftsfrage zu einen.

Daniela Müller-Mezin übt folgende Funktionen in der Wirtschaftskammerorganisation aus:

- seit 2010 Ausschussmitglied im Fachverband Entsorgungs- und Ressourcenmanagement der WKÖ
- seit 2010 weiteres Mitglied (gem. § 104 WKG) im Wirtschaftsparlament der WKÖ Steiermark
- seit 2009 Mitglied und seit 2015 Spartenobmannstellvertreterin in der Spartenkonferenz der Sparte Information und Consulting
- von 2005 bis 2007 kooptiertes Ausschussmitglied, ab 2007 Ausschussmitglied und seit 2009 Obfrau in der steirischen Fachgruppe des Entsorgungs- und Ressourcenmanagements
- seit 2007 Ausschussmitglied in der steirischen Fachgruppe der Güterbeförderungsgewerbe
- seit 2010 Mitglied und Spartenstellsprecherin Transport und Verkehr im Regionalstellausschuss der Regionalstelle Weiz

Ihre Freunde versorgt sie seit Jahren mit Rohstoffen Marke „Eigenproduktion“ in Form von hausgemachten Marmeladen. Flankierend zu dem nunmehr verliehenen Funktionstitel „Kommerzialrat“ ist Dany bereits seit über 10 Jahren „Faschingsrat“. Beide Funktionen beschreiben wahrscheinlich am besten ihren persönlichen Zugang zum Leben: Ernsthaftigkeit, das „Bewegen wollen“, aber auch eine ordentliche Prise Humor.

Zusammenfassend kann man Daniela Müller-Mezin als überaus umsichtige, verantwortungsbewusste Unternehmerin mit wirtschaftlichem aber auch sozial- und umweltpolitischem Weitblick bezeichnen.

Persönlich ist es mir sehr wichtig, dass der Bürger weiß, welche Wichtigkeit der Lkw hat. Das kann man der Bevölkerung und Politik nicht oft genug vor Augen halten. Ohne Lkw keine Versorgung!!!

KR Daniela Müller-Mezin im Interview:



Seit 9 Jahren sind Sie im WK-Ausschuss der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe engagiert. Für welche Belange haben Sie sich in diesen Jahren stark gemacht?

In der Gruppe Werbung und Marketing haben meine Ausschusskollegen und ich uns von Anfang an bemüht, am Image der Frächter zu arbeiten und die Wichtigkeit unseres Gewerbes der Bevölkerung nahe zu bringen. Durch die WEPPA Österreich ist es uns gelungen, gemeinsam mit der LogCom (Friends on the Road) eine österreichweite Werbelinie mit verschiedenen Kampagnen (Roadshow, Plakatwerbung etc.) zu gestalten und zu präsentieren. Ich denke, der gelbe Friends-on-the-Road-Lkw ist mittlerweile schon jedem einmal auf der Straße begegnet.

Die Transporteure gehen schon seit einigen Jahren durch wirtschaftlich schwierige Zeiten. Welche Probleme sehen Sie hier am dringlichsten, die unbedingt gelöst werden müssen?

Da gibt es leider viele Themen, die seitens unserer Fachgruppe schon lange versucht werden umzusetzen, wir aber nur teilweise Erfolge erzielen konnten.

Wichtig ist, dass man dran bleibt und nicht aufgibt:

z. B.: Senkung der Lohn- und Lohnnebenkosten, Aufhebung der Doppelbestrafung, Arbeitszeitflexibilisierung - ist ein generelles Problem der Wirtschaft, EU - wie soll ein österreichischer Frächter mit einem z. B. östlich gelegenen EU-Land, wo Lkws bis zu 70 % gefördert werden und die Lohnkosten zumindest um 50 % geringer sind als bei uns, auf dem Markt wettbewerbsfähig sein? Schutz der heimischen Wirtschaft vor ausländischem Preisdumping, Kabotagekontrollen, Lkw-Nacht-60iger muss abgeschafft werden u. v. a. m.

Wie stehen Sie zur derzeit heiß diskutierten flächendeckenden Maut, die derzeit immer wieder den Weg in die Medien findet?

Flächendeckende Maut, ein Wahnsinn, das ist wirtschaftsschädigend und vernichtet Arbeitsplätze, speziell in den Regionen!

Es ist traurig, dass auch die steirische Politik nicht entgegensteuert und sich dessen wirtschaftsvernichtenden Folgen anscheinend nicht bewusst ist.

Man verliert ja die Freude am Unternehmertum, weil es ein permanenter Kampf ist, diese Mehrkosten an den Kunden weiterzugeben. Das der Konsument letztendlich diese Mehrkosten zu tragen hat, wird von

der Politik nicht kommuniziert. Ein No-Go ist es überhaupt dann, wenn es nur in einigen Bundesländern praktiziert wird und nicht bundesweit.

Welche Botschaft haben Sie für die heimischen Frächter auf Österreichs Straßen?

Unser Image durch Freundlichkeit und vorbildliches Verhalten auf unseren Straßen zu stärken.

Den Beruf als Lkw-Fahrer zu promoten und attraktiv zu gestalten. Nicht aufgeben, daran zu glauben, dass es einmal eine Gerechtigkeit gibt ;-)

Schaut man sich den Stundenlohn eines Facharbeiters im Vergleich zu einem Stundensatz eines Lkws inkl. Fahrer an, finde ich das sehr interessant, dass wir trotz hoher Investitionen einen weit geringeren Stundensatz haben. Und darum würde ich mir mehr Zusammenhalt in der Branche wünschen!

Was wünschen Sie sich für die heimischen Transporteure?

Mehr Anerkennung durch die Politik und durch die Bevölkerung.

Die meisten von uns haben einen sehr modernen Fuhrpark und investieren in neueste Technologien.

Zu Ökologie, geringe Emissionswerte und CO₂-Ausstoß:

Ein moderner Lkw verbraucht 1 Liter Diesel pro t, bei 40 t Nutzlast. Mit diesem Kraftstoffeinsatz haben wir eine extrem gute Energiebilanz, bewegt er immerhin das Gewicht von ca. 30 Pkws . Wir bemühen uns so umweltschonend wie möglich zu arbeiten, wollen und müssen auch weiterhin investieren. Dafür brauchen wir aber einen fairen Wettbewerb und in der Politik Verantwortliche mit Rückgrat und Weitblick.

Nicht vergessen: Wir bringen, was SIE TÄGLICH BRAUCHEN!!!

Nothilfe 120

100 % MOBILITÄT

»Rund um die Uhr.
Damit Sie sicher weiterfahren.«



- ▶ Pannenhilfe
 - ▶ Abschleppung
 - ▶ Ersatzwagen
 - ▶ Weitere Nothilfe-Maßnahmen

Jetzt ÖAMTC Mitglied werden

© (0316) 504

► www.oeamtc.at/club

► direkt bei Ihrem ÖAMTC Stützpunkt



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

KRAFT FAHRZEUGE **WINKLER** HANDEL VERLEIH SERVICE

**Gebrauchte Klein-
transporter 3,5 t zu
Top-Preisen!**

Krankenhausstraße 31 – 4150 Rohrbach
Tel.: 07289/62350 – Mobil: 0664/4430515
kraftfahrzeuge@winkler.co.at
www.winkler.co.at



Hier ein Auszug aus unserem Angebot – Alle finden Sie aktuell auf www.winkler.co.at

Mercedes Sprinter 519 CDI Reisebus, 20+1+1-Sitzer, Retarder – Vollausstattung! Neufahrzeug - sofort lieferbar! Wunschausstattung lieferbar!
Montagefahrzeuge: Renault Master 130.35 DCi Doppelkabine/Kofferabau, Dachgalerie/Anhängersteiler, Anhängevorr. 3,5 to etc., 65.000 km
Renault Master, DCi 100 HD-Kasten, L2/H2, Bj. 2009, mit 2. Sitzreihe (klappbar), Klima etc., Bj. 2010
Ford Transit 140EL350 Koffer, 4150x2100x2350 Klima etc., Bj. 2011, 65.000 km | Ford Transit 155EL350 Koffer, 4150x2100x2350 Klima etc.,
Ford Transit 100T300 HD-Kasten L2H2, 3300x1750x3000, Nutzlast bis 1,5 to!, Klima etc., Bj. 2012, 73.000 km
Fiat Ducato 120 ITD Koffer/Ladebordwand hyd., 4300x2100x2220, Klima etc., Bj. 2012, ab 50.000 km
Mercedes 513 CDI Sprinter Koffer 3,5 to, 4200x2100x220, Klima etc., Bj. 2011/2012, ab 60.000 km
Peugeot Boxer HDI 120 Koffer, 3150x2200x2300, Anhängevorrichtung etc., Bj. 2009, 92.000 km
VW T5 TDI (102 PS) Doka-Pritsche LR, Bj. 2008, Anhängevorrichtung etc.

Wir besorgen Ihnen gerne Ihren Spezialtransporter auf Wunsch!

www.winkler.co.at

FEYERTAG FAHRZEUGBAU TECHNIK



- 3-Seitenkipper mit oder ohne Abdeckung
 - Asphaltmulden isoliert
 - Pritschenaufbauten mit Zertifizierung
 - Kofferaufbauten
 - Montage von div. Ladekränen und Hebebühnen
 - diverse Servicearbeiten, Reparaturen
 - Hydraulikzubehör und Hydraulikschläuche

Ziprein 17, 8082 Kirchbach
Tel. 03116/2652, Fax 03116/2652-4
E-Mail: fahrzeugbau@fevertag.at Internet: www.fevertag.at

LKW-AUFBAUTEN • KIPPER • LADEBORDWÄNDE • KRÄNE-SERVICE

Impressum: Volle Fahrt – Ausgabe 37
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: befordeung.gueter@wkmk.at, Internet: <http://wko.at/stmk.transporeure>; Titelbild WKO; Medienvorlag: print-verlag, Berliner Ring 71/3/16, 8047 Graz, Anzeigenverkauf: TopMedia-Agentur Andreas Bunderla – Tel. 0664/45 41 124; Fotos: Titelseite © Philip Platzer; WKO; print-verlag; Fotolia.com; Druck: Medienfabrik Graz; © Druck- und Satzfehler vorbehalten

„Mega-Maut – nein danke!“: Österreichs Wirtschaft macht gegen Belastungspläne mobil

Präsidenten der Wirtschaftskammern Österreichs starten Info-Kampagne gegen Pläne der Länder in Richtung einer flächendeckenden Maut

„Mega-Maut – nein danke!“ – unter diesem Titel steht eine breit angelegte, gemeinsame Informationskampagne der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) und aller neun Landeskammern. Den Startschuss dafür gaben die Präsidenten der Wirtschaftskammern in einer Pressekonferenz in Wien.

Derzeit denken einige Bundesländer darüber nach, eine flächendeckende Mautabgabe für alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen auf Landes- und Gemeindestraßen einzuhören. Schon im April könnten die Verkehrsreferenten der Länder in ihrer nächsten Konferenz die Weichen dafür stellen. Wirtschaftskammerpräsident Christoph Leitl: „Deshalb werden wir schon jetzt aktiv und starten einen Bewusstseinsbildungsprozess – bei den Landeshauptleuten, bei den Landesverkehrsreferenten, vor allem aber auch bei der Bevölkerung. Denn auch wenn manche das nicht wahrhaben wollen: Klarerweise zahlt eine solche Maut am Ende des Tages der Konsument mit.“ Eine flächendeckende Maut für Kfz ab 3,5 t auf dem niederrangigen Straßennetz, wie sie die Bundesländer anstreben, wäre ein Anschlag auf die Wirtschaft, ein Anschlag auf den ländlichen Raum und die Nahversorger und letztlich ein Anschlag auf die Menschen, brachte es Leitl auf den Punkt.

Massiver Schaden für strukturschwache Regionen

„Als Vertreterin eines weitflächigen Bundeslandes kann ich nur betonen: Bei uns würden die Nachteile einer Bemautung auf Landes- und Ge-

v.l.n.r.: J. Bodenseer (WK Tirol), K. Steindl (WK Salzburg), W. Ruck (WK Wien), J. Mandl (WK Kärnten), M. Rein (WK Vorarlberg), R. Trauner (WK OÖ), S. Zwazl (WK NÖ), C. Leitl (WKÖ), P. Nemeth (WK Burgenland) und J. Herk (WK Steiermark).



meindestraßen ganz besonders zum Tragen kommen, weil eine Maut auf den Straßen strukturschwacher Regionen besonders schädlich wäre“, unterstrich Sonja Zwazl, Präsidentin der Wirtschaftskammer Niederösterreich. „Mit großer Sorge sehe ich auch die Finanzierung der Schülerfreifahrt. Da auch Busse diese Maut auf dem niederrangigen Straßennetz zahlen müssten, wären die Schüler-tickets betroffen“, gab Zwazl zu bedenken.

Nach einer Studie der WU Wien würden die Mehrkosten aus einer Maut in der Fläche bis zu 77 Euro pro Kopf und Jahr betragen. Zwazl dazu: „Es kann doch nicht sein, dass eine Maut die Vorteile aus der Steuerreform wieder wegfrisst!“ Das Mautaufkommen soll laut Schätzung der Bundesländer rund 650 Mio. Euro ausmachen.

Auch Jürgen Mandl, Präsident der Wirtschaftskammer Kärnten, übte Kritik: „Den Unternehmen werden immer neue Belastungen aufgepackt. Eine solche Maut würde Transporte noch zusätzlich verteuern. Die Politik soll endlich ihre Hausaufgaben machen und nicht neue Belastungen erfinden, sondern Entlastungen umsetzen!“

Als Vertreter der „Westachse“ gegen die Mautpläne bekräftigte Jürgen Bodenseer, Präsident der Wirtschafts-

kammer Tirol, seine Ablehnung. „Es sei erfreulich, dass die Wirtschaft hier auf Mitkämpfer zählen dürfe“, so Bodenseer mit Verweis darauf, dass sich mittlerweile vier Landeshauptmänner kritisch gegenüber einer solchen Maut geäußert haben. „Tirol ist das Bundesland mit den meisten Sondermautn., Fahrverboten, Kontrollstellen und Mautstraßen in ganz Österreich und jetzt noch eins draufzusetzen ist inakzeptabel. Daher sagen wir ganz deutlich: flächendeckende Maut – nein danke!“

Dem Argument, dass der schlechte Zustand der Straßen die Einhebung einer flächendeckenden Maut notwendig mache, treten die Spalten der Wirtschaft entschieden entgegen: Während die Bundesländer zwischen 2003 und 2014 in etwa 131 Prozent mehr durch Steuern aus dem Straßenverkehr eingenommen haben, sanken ihre Ausgaben für den Straßenbau gleichzeitig um sechs Prozent.

Leitl: „Wir zahlen schon genug, eine neue Abgabe braucht es nicht. Sie brächte nur massiven Schaden für den Standort, für die Regionen und für die Konsumenten. Daher: Mega-Maut? – nein danke!“

Infos rund um die Kampagne und Argumente der Wirtschaft:
www.megamautneindanke.at

Kollektivvertrag für Angestellte

Kollektivvertrag für Arbeiter

Kollektivvertrag für das Kleintransportgewerbe

Derzeit gibt es noch keine Infos über die Verhandlungen.

100 Zöllner sollen am Brenner „aushelfen“

Im April könnten am Brenner die Grenzkontrollen starten. ÖVP Finanzminister Hans Jörg Schelling kündigt dafür bis zu 100 zusätzliche Zöllner an. Die Gefahr von Staus soll so gering wie möglich gehalten werden.

Am Brenner werde voraussichtlich ab April kontrolliert, ließ zuletzt Tirols Landeshauptmann Günther Platter (ÖVP) durchblicken – mehr dazu in Kontrollen an vier Tiroler Grenzübergängen. Durch geplante Kontrollen werde es Einschränkungen und Verzögerungen geben, die aber so gering wie möglich bleiben sollten, sagte Platter. Unterstützung stellt Finanzminister Jans Jörg Schelling (ÖVP) in Aussicht, der vorübergehend hundert Zöllner an die Grenze am Brenner abgibt. Diese sollen, unterstützt von moderner Technik, für einen reibungslosen Durchfluss des Lkw-Verkehrs sorgen.

Nicht der erste Assistenzeinsatz für Zöllner

180 Zöllner gibt es in Vorarlberg, weitere 130 in Tirol. Ein Teil von ihnen soll für eine bestimmte Zeit am Brenner dienstzugeteilt sein. Einen Assistenzeinsatz mit zusätzlichen Zöllnern hat es im Herbst des Vorjahres bereits am Grenzübergang Nickelsdorf zwischen dem Burgenland und Ungarn gegeben.



CARWASH



SB-Diesel

70 Jahre

Gbr. TRIPPL Transporte GmbH

03862/22 384

8605 Kapfenberg
Winklerstraße 74 + 54

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

office@trippl.com
www.trippl.com



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

Nachtfahrverbot Tirol

Die Novelle zum Nachtfahrverbot im Landesgesetzblatt Nr. 129 wurde am 22. Dezember 2015 kundgemacht. Damit wird die generelle Ausnahme vom Nachtfahrverbot auf der Inntalautobahn für Euro-6-Lkws bis 2020 verlängert. Lkws mit anderen als Euro-6-Motoren benötigen individuelle Ausnahmegenehmigungen, die von den Bezirksverwaltungsbehörden (BH-Innsbruck, BH-Kufstein oder Stadtmagistrat Innsbruck – je nachdem, wo als erstes in den Fahrverbotsbereich eingefahren wird) ausgestellt werden.

Die inhaltlichen Bestimmungen lauten:

§ 2 Sanierungsgebiet

Als Sanierungsgebiet im Sinn des § 2 Abs. 8 IG-L wird die A12 Inntalautobahn von der österreichischen Staatsgrenze zu Deutschland bis Straßenkilometer 91,921 an der westlichen Grenze des Gemeindegebiets von Zirl festgelegt.

2. Der Abs. 1 des § 3 hat zu lauten:

„(1) Im Sanierungsgebiet ist auf beiden Richtungsfahrbahnen der A12 Inntalautobahn zwischen Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von Langkampfen und Straßenkilometer 90,00 im Gemeindegebiet von Zirl das Fahren mit folgenden Kraftfahrzeugen verboten:

a. in der Zeit von 1. Mai bis 31. Oktober eines jeden Jahres an Werktagen in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr sowie an Sonnagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr mit Lastkraftwagen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t.“

Nordtirol/
Austria



ten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t sowie mit Lastkraftwagen mit Anhänger und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmasse beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt,

- b. in der Zeit zwischen 1. November eines jeden Jahres und 30. April des Folgejahres an Werktagen in der Zeit von 20 Uhr bis 5 Uhr sowie an Sonnagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr mit Lastkraftwagen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t sowie mit Lastkraftwagen mit Anhänger und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmasse beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt.“

Foto: © Aralits-Kartographie/Fotolia.com

3. Im Abs. 1 des § 4 hat die lit. i zu lauten:

„i) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, deren NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh beträgt (Euroklasse 6), sofern dies durch eine entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeugs 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 Kraftfahrzeug mitgeführtes Dokument nachgewiesen ist; ab dem 1. Juli 2016 kann dieser Nachweis bei Kraftfahrzeugen, für die eine Kennzeichnungspflicht nach der IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung besteht, nur mehr durch eine Kennzeichnung nach dieser Verordnung erfolgen; diese Ausnahme gilt bis zum 31. Dezember 2020.“

Jahrgang 2015

Kundgemacht am 22. Dezember 2015

129. Änderung des Nachtfahrverbotes für Schwerfahrzeuge auf der A 12 Inntal Autobahn

129. Verordnung des Landeshauptmannes vom 7. Dezember 2015, mit der auf der A 12 Inntal Autobahn das Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge 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. 77/2010, wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, 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. 119/2012, wird wie folgt geändert:

1. § 2 hat zu lauten:

„§ 2

Sanierungsgebiet

Als Sanierungsgebiet im Sinn des § 2 Abs. 8 IG-L wird die A 12 Inntal Autobahn von der österreichischen Staatsgrenze zu Deutschland bis Straßenkilometer 91,921 an der westlichen Grenze des Gemeindegebiets von Zirl festgelegt.“

2. Der Abs. 1 des § 3 hat zu laufen:

„(1) 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:

a) in der Zeit von 1. Mai bis 31. Oktober eines jeden Jahres an Werktagen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr sowie an Sonnagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr mit Lastkraftwagen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t sowie mit Lastkraftwagen mit Anhänger und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmasse beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt,

b) in der Zeit zwischen 1. November eines jeden Jahres und 30. April des Folgejahres an Werktagen in der Zeit von 20.00 Uhr bis 05.00 Uhr sowie an Sonnagen und gesetzlichen Feiertagen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr mit Lastkraftwagen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t sowie mit Lastkraftwagen mit Anhänger und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmasse beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt.“

3. Im Abs. 1 des § 4 hat die lit. i zu laufen:

„i) Fahrten mit Kraftfahrzeugen, deren NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh beträgt (Euroklasse VI), sofern dies durch eine entsprechende Kennzeichnung des Fahrzeugs nach der IG-L –

Verordnung BGBl. II Nr. 272/2014, oder durch ein im Kraftfahrzeug mitgeführtes Dokument nachgewiesen ist; ab dem 1. Juli 2016 kann dieser Nachweis bei Kraftfahrzeugen, für die eine Kennzeichnungspflicht nach der IG-L – Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung besteht, nur mehr durch eine Kennzeichnung nach dieser Verordnung erfolgen; diese Ausnahme gilt bis zum 31. Dezember 2020.“

Artikel II

Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2016 in Kraft.

Der Landeshauptmann:

Platter

Der Landesamtsdirektor:

Liener

Lkw-Nacht-60er – erste Erfolge

Die Aufhebung des Nacht-60ers (Tempobeschränkung von 60 km/h auf Autobahnen und Schnellstraßen für Lkws über 7,5 t zwischen 22 und 5 Uhr) ist eine langjährige Forderung der Verkehrswirtschaft.

Durch die kontinuierliche Arbeit der Interessenvertretung auf allen Ebe-

nen konnten bei unserer zentralen Forderung nach „Abschaffung des Lkw-Nacht-60ers“ nun erste Erfolge erzielt werden.

Nach Zustimmung der Bundesländer wurde mit HBM Stöger die Vereinbarung getroffen, dass auf jenen

Strecken, die lärm schutztechnisch unbedenklich sind (auf Basis eines Asfinag-Gutachtens) eine Anhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 auf 80 km/h verordnet wird. Es bedarf dazu für jeden Streckenbereich einer eigenen Verordnung des HBM.

Aufgrund des § 42 Abs. 8 StVO 1960, BGBl Nr. 159/1960, in der zuletzt gültigen Fassung, wird verordnet:

Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t wird auf folgenden Teilstrecken der A2 Süd Autobahn in der Zeit von 22 bis 5 Uhr auf 80 km/h hinaufgesetzt:

S6 Semmering Schnellstraße; Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkws > 7,5 t zwischen 22 Uhr und 5 Uhr auf 80 km/h

Tunnel Steinhaus – Tunnel Spital: km 29,5 – km 37,1 – beide RFB

Ganzstein Tunnel: km 39,2 – km 41,3 – beide RFB

Tanzenberg Tunnel: km 74,1 – km 76,7 – beide RFB

Tunnel Bruck: km 80,1 – km 81,3 – beide RFB

Niklasdorf Tunnel: km 89,2 – km 90,6 – beide RFB

Abschnitt Tunnel Steinhaus – Tunnel Spital

auf der Richtungsfahrbahn St. Michael von km 29,432 bis km 37,100
auf der Richtungsfahrbahn Seebenstein von km 37,100 bis km 29,456

Ganzstein Tunnel

auf der Richtungsfahrbahn St. Michael von km 39,173 bis km 41,378
auf der Richtungsfahrbahn Seebenstein von km 41,365 bis km 39,173

Tanzenberg Tunnel

auf der Richtungsfahrbahn St. Michael von km 74,180 bis km 76,734
auf der Richtungsfahrbahn Seebenstein von km 76,720 bis km 74,074

Tunnel Bruck

auf der Richtungsfahrbahn St. Michael von km 80,020 bis km 81,357
auf der Richtungsfahrbahn Seebenstein von km 81,365 bis km 80,015

Niklasdorf Tunnel

auf der Richtungsfahrbahn St. Michael von km 89,130 bis km 90,568
auf der Richtungsfahrbahn Seebenstein von km 90,615 bis km 89,183

A9 Pyhrn Autobahn; Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkws > 7,5 t zwischen 22 Uhr und 5 Uhr auf 80 km/h

Selzthal Tunnel: km 70,0 – km 71,0 – beide RFB

Tunnel Wald: km 101,2 – km 104,0 – beide RFB

Schartnerkogel Tunnel: km 162,5 – km 163,8 – beide RFB

Selzthal Tunnel

auf der Richtungsfahrbahn Spielfeld von km 69,935 bis km 71,044
auf der Richtungsfahrbahn Voralpenkreuz von km 71,025 bis km 69,974

Tunnel Wald

auf der Richtungsfahrbahn Spielfeld von km 101,135 bis km 104,061
auf der Richtungsfahrbahn Voralpenkreuz von km 104,082 bis km 101,156

Schartnerkogel Tunnel

auf der Richtungsfahrbahn Spielfeld von km 162,470 bis km 163,894
auf der Richtungsfahrbahn Voralpenkreuz von km 163,849 bis km 162,470

A3 Südost Autobahn, beide Richtungsfahrbahnen

Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für Lkws > 7,5t zwischen 22 und 5 Uhr

auf der Richtungsfahrbahn Knoten Eisenstadt von km 2,300 bis km 14,000

auf der Richtungsfahrbahn Knoten Guntramsdorf von km 14,000 bis km 2,300

Kärnten: A2 Süd Autobahn; Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkws > 7,5t zwischen 22 und 5 Uhr auf 80 km/h

Ehrentalerberg Tunnel: km 317,2 – km 320,6 – beide RFB

Falkenberg Tunnel: km 324,6 – km 325,8 – beide RFB

Steiermark: A2 Südautobahn;

Herzogberg Tunnel: Abschnitt km 220,8 – km 224,0 – beide RFB

I. Bundesland Kärnten

Ehrentalerberg Tunnel

auf der Richtungsfahrbahn Italien von km 317,132 bis km 320,597
auf der Richtungsfahrbahn Wien von km 320,597 bis km 317,147

Falkenberg Tunnel

auf der Richtungsfahrbahn Italien von km 324,607 bis km 325,840
auf der Richtungsfahrbahn Wien von km 325,840 bis km 324,582

II. Bundesland Steiermark

Abschnitt AST Steinberg bis AST Packstall (Herzogberg Tunnel)
auf beiden Richtungsfahrbahnen von km 220,8 bis km 224,0

Verkehrsinfo national

S33 Kremser Schnellstraße, beide Richtungsfahrbahnen

Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für Lkws > 7,5t zwischen 22 und 5 Uhr

auf der Richtungsfahrbahn Knoten Jettsdorf von km 19,700 bis km 27,100
 auf der Richtungsfahrbahn Knoten St. Pölten von km 27,100 bis km 19,700

S1 Wiener Außenring Schnellstraße „Tunnel Rannersdorf“

Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für Lkws > 7,5t zwischen 22 und 5 Uhr

auf der Richtungsfahrbahn Knoten Schwechat von km 10,790 bis km 12,738
 auf der Richtungsfahrbahn Knoten Vösendorf von km 12,738 bis km 10,790

S36 Murtal Schnellstraße; Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkws > 7,5 t zwischen 22 Uhr und 5 Uhr auf 80 km/h von km 23,7 bis km 29,9

auf beiden Richtungsfahrbahnen der S36 Murtal Schnellstraße von km 23,700 bis km 29,900



Foto: © lassedesignen/fotolia.com

Tempoanhebung Nacht60er_Stand 19.01.2016

	A/S	Anfangs-km	End-km	Länge zwischen Streckenabschnitt/Bezeichnung vo	zwischen Streckenabschnitt/Bezeichnung bis	erfolgte VO BMVIT
Kärnten						
A2	317,2	320,6	3,4	Ehrentalerberg Tunnel (beide RFB)		BMVIT 138.002/0001-IV/ST2/2016
A2	324,6	325,8	1,2	Falkenberg Tunnel (beide RFB)		BMVIT 138.002/0001-IV/ST2/2016
A2	220,8	224	3,2	Herzogberg Tunnel (beide RFB)		BMVIT 138.002/0001-IV/ST2/2016
A11	1,1	10,1	9	Kn Villach (A 2, A 10, A 11)	vor ASt St. Jakob/Rosental (A 11, B 85) (beide RFB)	BMVIT 138.011/0001-IV/ST2/2016
A11	11,5	21,2	9,7	ASt St. Jakob/Rosental (A 11, B 85)	Staatsgrenze Karawankentunnel (beide RFB)	BMVIT 138.011/0001-IV/ST2/2016
A10	174,115	178,56	4,5	Oswaldibergtunnel (beideRFB)		BMVIT 138.010/0001-IV/ST2/2016
Burgenland						
A06	0,3	21,3	21	Kn Bruckneudorf (A 4, A 6)	Staatsgrenze (beide RFB)	BMVIT 138.006/0001-IV/ST2/2016
S04	0,4	8,1	7,6	Kn Mattersburg (S 4, S 31, B 50)	ASt Sauerbrunn (S 4, S 432)	
S31	33,8	63,6	29,8	ASt Eisenstadt Ost (S 31, B 50)	HAST Weppersdorf Nord (S 31, L 103)	
S31	63,8	84,2	20,4	HAST Sieggraben	As Oberpullendorf/Süd (S31)	
Niederösterreich						
A03	2,3	14	11,7	Kn Eisenstadt	Kn Guntramsdorf (beide RFB)	BMVIT 138.003/0001-IV/ST2/2016
S01	38	58,2	20,2	ASt Angerner Strasse (S 1, B 8)	Kn Korneuburg/West (A 22, S 1)	
S03	16,3	21,3	5	ASt Göllersdorf (S 3)	As Hollabrunn/Süd (S 3)	
S05	68,1	74,1	6	Kn Stockerau/West (A 22, S 3, S 5)	ASt Tulln (S 5, B 19)	
S05	0,6	6,6	6	Kn Jettsdorf	Kn Stockerau (beide RFB)	BMVIT 138.105/0001-IV/ST2/2016
S05	11	21	10	Kn Jettsdorf	Kn Stockerau (beide RFB)	BMVIT 138.105/0001-IV/ST2/2016
S05	78,5	88,5	10	ASt Tulln (S 5, B 19)	ASt Königsbrunn am Wagram (S 5, L 2015)	
S33	19,7	27,1	7,4	Kn Jettsdorf	Kn St Pölten (beide RFB)	BMVIT 138.133/0001-IV/ST2/2016
Steiermark						
A02	220,8	226	5,2	ASt Steinberg (A 2, L 314)	ASt Packsattel (A 2, B 70, L 138)	
A06	31,7	37,1	5,4	ASt Spital/Semmering (S 6, B 306)	ASt Mürrzuschl. West (S 6, B 23)	
S35	3,5	9,5	6	Kn Bruck/Mur (S 6, S 35, B 116)	ASt Mixnitz/Mautstatt (S 35, B 335)	
S36	23,7	29,9	6,2	ASt Zeltweg Ost-Spielberg (S 36, B 78)	ASt Judenburg Ost-Fohnsdorf (S 36) (beide RFB)	BMVIT 138.136/0001-IV/ST2/2016
Oberösterreich						
A09	37,4	43,6	6,2	ASt St. Pankraz (A 9, B 138)	ASt Windischgarten (A 9, B 138)	

Kilometerbezogenes Mautsystem in Belgien: Festeinbau des Mautgerätes vermeidet Geldbußen und spart Zeit

- VDO bietet Festeinbau der On-Board-Units für reibungslose Mautabrechnung an
- Schnelle und einfache Bestellung und Installation in drei Schritten
- Standzeiten zwischen den Jahren oder Tachografenprüfung für Installation nutzen

Am 1. April 2016 fällt in Belgien der Startschuss zum kilometerbezogenen Mautsystem für Lkws mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Ab dann müssen alle entsprechenden in- und ausländischen Lastkraftwagen mit einer On-Board-Unit (OBU) ausgestattet sein. Fest im Fahrzeug verbaut, bietet die OBU des Mautbetreibers Satellic zahlreiche Vorteile – darunter die Vermeidung von empfindlichen Strafen, Zeitsparnis sowie mehr Sicherheit und Komfort. Fuhrparkbetreiber können den Festeinbau ab sofort schnell und unkompliziert beim zertifizierten Werkstatt-Netzwerk des **Satellic-Partners VDO** vornehmen lassen.

Der entscheidende Vorteil eines Festeinbaus: Sobald der Motor des Fahrzeugs startet schaltet sich die OBU automatisch ein. So lassen sich empfindliche Geldbußen verhindern. Denn falls die OBU nicht eingeschaltet oder angeschlossen ist, droht eine Strafzahlung von 1.000 Euro und dem Fahrer verbleiben drei Stunden, um den vorschriftsmäßigen Zustand herzustellen. Eine festeingebaute OBU reduziert die Lkw-Standzeiten deutlich. Denn so muss sich der Fahrer nicht immer wieder an einem Service Point anstellen, das Fahrzeug registrieren, die OBU abholen, im Fahrzeug installieren und später wieder zurückgeben.

Der Weg zur fest installierten OBU: Bei einem Service Point oder auf der Satellic-Website www.satellic.be bezogen, lässt sich die Installation bei einem Einbau-partner in der Nähe im VDO-Webshop buchen (www.vdo-services.com). Dann installiert die zertifizierte Werkstatt die OBU. Bei der Bestellung im VDO-Webshop kauft der Kunde direkt einen Einbau-Gutschein. Betritt er die Werkstatt, hat er alles schon bezahlt – es kommen keine weiteren Formalitäten auf ihn zu. VDO empfiehlt, die Lkw-Standzeiten über den anstehenden Jahreswechsel, die periodische Prüfung des Tachografen oder den nächsten Werkstatttermin gleichzeitig für den Festeinbau zu nutzen.

Österreifen GmbH
Friedrich - Mayer - Beck - Straße 10
8700 Leoben

Tel.: +43 (0) 3842 93080
reifen@osterreifen.com

Ihr Ansprechpartner: Arnold Juri (GF)

Cordiant PROFESSIONAL 15
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

DR1 Professional
- Erhöhte Reißfestigkeit
und Widerstandsfestigkeit des Stoßfängers
- Einsatz auch in anspruchsvollsten Bedingungen
- Neuer Wulstaufbau – hexagonaler Wulstkern

**DER PREIS ÜBERRASCHT,
DIE QUALITÄT ÜBERZEUGT**



Button: © Helmut Niklas; dip/Fotolia.com (3)



IRU-Liste mit Ländern ohne Lkw-Fahrverbote

Hier die aktuelle IRU-Liste jener Länder (Stand Jänner 2016), in denen zum derzeitigen Zeitpunkt keine Lkw-Fahrverbote an Wochenenden/Feiertagen vorliegen bzw. bekannt sind.

Driving restrictions – 2016

There are no driving restrictions on international HGV traffic at weekends or on public holidays in the following countries:

Albania	Estonia	Montenegro
Armenia	Finland	Morocco
Azerbaijan	Georgia	Netherlands
Belarus	Ireland	Norway
Belgium	Jordan	Russia
Bosnia-Herzegovina	Kazakhstan	Serbia
Cyprus	Kosovo	Sweden
Denmark	Kuwait	Tajikistan
	Kyrgyzstan	Tunisia
	Latvia	Turkey Turkmenistan Ukraine
	Lithuania	United Kingdom Uzbekistan
	Macedonia (FYROM)	
	Moldova	

Albania	Estonia	Montenegro
Armenia	Finland	Morocco
Azerbaijan	Georgia	Netherlands
Belarus	Ireland	Norway
Belgium	Jordan	Russia
Bosnia-Herzegovina	Kazakhstan	Serbia
Cyprus	Kosovo	Sweden
Denmark	Kuwait	Tajikistan
	Kyrgyzstan	Tunisia
	Latvia	Turkey Turkmenistan Ukraine
	Lithuania	United Kingdom Uzbekistan
	Macedonia (FYROM)	
	Moldova	

Sources: IRU Member Associations, January 2016

BELGIEN: Ab 1. April 2016 Lkw-Maut

Ab dem 1. April 2016 müssen in Belgien alle Lkws mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen mit einer funktionierenden On-Board-Unit (OBU) ausgestattet sein. Sie können OBUs über das Road

User Portal, bei einem Service Point bestellen oder die Dienste einer der Satellic-Geschäftspartner nutzen. Die Satellic-Partner sind: Aral/BP, AS24, Brandstoffen Maes, DATS 24, DKV, ENI/AGIP, euroShell, eurotoll, Eurowag, E100, Febetra, Gabriëls, Global

Star, LogPay, Octa+, OMV, PowerOil, Plose, Ressa, Statoil, SVG, The Fuel Company, TLV, Total, UTA, Vitalis, ZMPD.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website: <https://satellic.be/de-DE>



Deutschland: Ausweichstreckenkarte 2016 vorbestellbar

Auch in diesem Jahr wird in Deutschland **an allen Samstagen im Juli und August von 7 Uhr bis 20 Uhr ein Ferienfahrverbot für Lkws** gelten. Die AISÖ bietet Ihnen auch heuer die „**Ausweichstreckenkarte**“ für alle Autobahnen und Bundesstraßen, die vom Lkw-Ferienfahrverbot betroffen sind, an. Sie wird vom deutschen BGL zusammen mit den

deutschen Verkehrsbehörden abgestimmt und zeigt ein geeignetes Ausweichstreckennetz an. Die wichtigsten Informationen der Karte sind ins Englische, Französische und erstmals auch ins Polnische, Tschechische und Russische übersetzt.

Der Preis beläuft sich voraussichtlich auf 5 Euro/Stück (netto + Versand) bzw. für AISÖ-Mitglieder:

4,50 Euro/Stück (netto + Versand). Sehr gerne nehmen wir bereits jetzt Ihre Vorbestellungen (bitte um Bekanntgabe der gewünschten Stückzahl) hierzu unter office@aisoe.at entgegen.

Mit einer Auslieferung der Karten ist ab Ende Mai bis Mitte Juni 2016 zu rechnen, eine Rechnungslegung erfolgt erst mit der Auslieferung.



Deutschland: Elektronisches Gefahrgut-Beförderungspapier

In Deutschland ist es ab 1. Jänner 2016 möglich sein, ein elektronisches Beförderungspapier anstelle einer schriftlichen Dokumentation für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, der Schiene und auf Binnenwasserstraßen zu verwenden. Bei Gefahrguttransporten muss der Lenker den Kontrollbeamten oder Rettungskräften die Daten zu den gefährlichen Gütern zugänglich machen. Bislang war das elektronische Beförderungsdokument als Alternative

zur Papiervariante nur dann erlaubt, wenn sich ein Drucker an Bord des Fahrzeuges befindet, um die Daten notfalls doch ausdrucken zu können. Eine Neuregelung gestattet Transporteuren alternativ zur Papierform die notwendigen Informationen zu gefährlichen Gütern ab 2016 auf dem Tablet, dem Smartphone oder mittels OBU mitzuführen.

Die Verwendung des elektronischen Beförderungsdokuments bleibt künftig freiwillig. Die wahlweise Nutzung des Beförderungsdokumentes in Pa-

pierform bleibt also auch weiterhin möglich.

Die Neuregelung ist zunächst auf Deutschland und auf drei Jahre beschränkt.

Das elektronische Beförderungsdokument bildet eine rein nationale Lösung. Grenzüberschreitende Gefahrguttransporte sind also ausgenommen.

Weitere Information und konkrete Anwendungshinweise finden Sie auf Seite 49 unter: „Einheitliche Anwendung von Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung ...“



Deutschland: Nur noch QS-zertifizierte Tiertransporteure für Schweinefleisch

QS – Nur zugelassene Tiertransporteure für Schweinefleisch in Deutschland

Seit dem 1. Januar 2016 darf in Deutschland Schweinefleisch von

Tieren aus QS-Mastbetrieben nur noch dann als QS-Ware vermarktet werden, wenn die Tiere zuvor durch einen QS-zertifizierten Tiertransporteur gefahren wurden.

QS ist in Deutschland das Pendant zu pastus+ in Österreich.

Lesen Sie mehr auf: <http://www.topagrar.com/news/Schwein-News-Schwein-2622030.html>

Die seit dem 1. Jänner 2016 gültigen Leitfäden und Checklisten finden Sie unter: <http://tinyurl.com/juc9xgn>



Foto: © IVPSIGN/Fotolia.com; Button: © Helmut Niklas/Fotolia.com



Russland: An 45 Grenzübergangsstellen wieder Carnets TIR

Russische Behörden bestätigen, dass an 45 Grenzübergangsstellen wieder Carnets TIR akzeptiert werden.

Die IRU informierte darüber, dass von den russischen Zollbehörden, mit der Order Nr. 2568 vom 14. Dezember 2015, an 45 ausgewählten Zollstellen die Carnets TIR wieder akzeptiert werden.

Die Order Nr. 2568 wurde am 18. Dezember 2015 formell durch das russische Justizministerium eingeta-

gen (Reg. Nr.40161) und hat innerhalb von 30 Tagen Gültigkeit erlangt. Bei den Grenzübergängen handelt es sich um Zollstellen zum Baltikum (Estland, Lettland, Litauen), zu Skandinavien (Finnland, Norwegen), zu Polen und der Ukraine, sowie zu Aserbaidschan, Georgien und der Mongolei.

Eine Aufzählung der Zollstellen, welche das Carnet TIR wieder akzeptieren, finden Sie untenstehende.

Probleme bei der Abfertigung der Carnets TIR auch an den im Dokument genannten Zollstellen können in der Praxis derzeit noch nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

List of border-crossing points according to the FCS RF Order No. 2568 dd 14. Dezember 2015

Russian-Finnish border

1. Svetogorsk
2. Torfyanova
3. Inari
4. Vyartsillya
5. Suoperya
6. Lotta
7. Salla
8. Lyuttya

Russian-Mongolian border

24. Mondi
25. Solovyeysk
26. Verkhniy Ulhun
27. Handagaiti (Borsho)
28. Tsagan-Tolgoi
29. Shara-Sur
30. Tashanta
31. Kyahta

Russian-Abkhazian border

37. Adler

Russian-Azerbaijanian border

38. Yarag-Kazmalyar

Russian-Georgian border

39. Verkhniy Lars

Russian-Polish border

40. Bagrationovsk
41. Mamonovo (Gronovo)
42. Mamonovo (Gzhehotki)
43. Gusev

Russian-Lithuanian border

44. Chernishevskoe
45. Sovetsk

Russian-Ukrainian border

9. Shebekino
10. Graivoron
11. Kolotilovka
12. Logachevka
13. Rovenki
14. Pogar
15. Lomakovka
16. Bugaevka
17. Krupets
18. Tetkino (Rizhovka)
19. Novoshahtinsk
20. Donetsk (Izvarino)
21. Matveev Kurgan
22. Veselo-Voznesenka
23. Novie Yurkovichi

Russian-Norwegian border

32. Borisoglebsk

Russian-Estonian border

33. Ivangorod
34. Kunichna Gora
35. Shumilkino

Russian-Latvian border

36. Ubilinka



Griechenland: Lkw-Fahrverbote für 2016

Untenstehend die Lkw-Fahrverbote in Griechenland für das Gesamtjahr 2016, wie sie das griechische Verkehrsministerium bekannt gegeben hat. Wir weisen darauf hin, dass Verstöße strafrechtlich geahndet werden.

GRIECHENLAND LKW-FAHRVERBOTE 2016

Für Lkws über 1,5 Tonnen Nutzlast gelten gemäß Ministererlass 81526/11940, veröffentlicht im Amtsblatt FEK B 3017, vom 31. Dezember 2015 folgende Fahrverbote:

A) STADTAUSWÄRTS:

1. Neue und alte Nationalstraße ATHEN-KORINTH-PATRAS ab der Mautstelle Elefsina bis Mautstation Rio bei Patras
2. Neue Nationalstraße ATHEN-THESSALONIKI vom Knotenpunkt Agios Stefanos (Kryoneri) bis zum Knotenpunkt Bralos und vom Knotenpunkt Lamia bis zum Knotenpunkt Raches/Fthiotida und von Larissa (km 365,4) bis zur Unterführung Skotina (km 410).
3. Nationalstraße THESSALONIKI-NEA MOUDANIA (Chalkidiki) ab Thermi Brücke bis zum 34. km
4. Nationalstraße SCHIMATARI-CHALKIDA ab der Straßenkreuzung der neuen Nationalstraße ATHEN-THESSALONIKI bis zur Brücke Chalkida (km 12,3)
5. Nationalstraße THESSALONIKI-KAVALA vom 11. km (km 11,34) bis km 97,65 (bis zur Brücke Strimona)

- jeden Freitag vom 07.01.2016 bis 15.06.2016, keine Fahrverbote (*vorbehaltlich der Feiertage*)
- jeden Freitag vom 16.06.2016 bis 15.09.2016, 16:00 – 21:00 Uhr
- jeden Freitag vom 16.09.2016 bis 06.01.2017, keine Fahrverbote (*vorbehaltlich der Feiertage*)
- griechischer Nationalfeiertag (25.03.2016)
 - Donnerstag, 24.03.2016, 16:00 – 21:00 Uhr
 - Freitag, 25.03.2016, 08:00 – 13:00 Uhr
- orthodoxe Ostern (01.05.2016)
 - Donnerstag, 28.04.2016, 15:00 – 22:00 Uhr
 - Freitag, 29.04.2016, 06:00 – 16:00 Uhr
 - Sonntag, 01.05.2016, keine Fahrverbote

- orthodoxe Pfingsten (18.–20.06.2016)
 - Freitag, 17.06.2016, 16:00 – 22:00 Uhr
 - Samstag, 18.06.2016, 08:00 – 13:00 Uhr
 - Sonntag, 19.06.2016, keine Fahrverbote
- Maria Himmelfahrt (15.08.2016)
 - Freitag, 12.08.2016, 16:00 – 21:00 Uhr
 - Samstag, 13.08.2016, 06:00 – 16:00 Uhr
- griechischer Nationalfeiertag (28.10.2016)
 - Donnerstag, 27.10.2016, 16:00 – 21:00 Uhr
 - Freitag, 28.10.2016, 08:00 – 13:00 Uhr
- Weihnachten/Neujahr/Heilige Drei Könige 2016/17
 - Freitag, 23.12.2016, 16:00 – 21:00 Uhr
 - Freitag, 30.12.2016, 16:00 – 21:00 Uhr
 - Donnerstag, 05.01.2017, 16:00 – 21:00 Uhr

B) STADTEINWÄRTS:

1. Neue und alte Nationalstraße PATRAS-KORINTH-ATHEN ab der Mautstelle Rio bis zur Mautstelle Elefsina
2. Neue Nationalstraße THESSALONIKI-ATHEN ab der Unterführung Skotina (km 410) bis LARISSA (km 365,4), ab dem Knotenpunkt Raches Fthiotidas bis zum Knotenpunkt Lamia und ab der Straßenkreuzung Bralos bis zum Knotenpunkt Agios Stefanos (Kryoneri)
3. Nationalstraße NEA MOUDANIA (Chalkidiki) – THESSALONIKI ab dem 34. km bis zur Thermi Brücke
4. Nationalstraße CHALKIDA-SCHIMATARI ab Chalkida Brücke (km 12,3) bis zur Straßenkreuzung mit der neuen Nationalstrasse ATHEN -THESSALONIKI

Button: © dip/fotolia.com

5. Nationalstraße KAVALA-THESSALONIKI von der Strimona Brücke bis zur Kreuzung Rentinas

- jeden Sonntag vom 07.01.2016 bis 15.06.2016, 15:00 – 21:00 Uhr
- jeden Sonntag vom 16.06.2016 bis 15.09.2016, 15:00 – 22:00 Uhr*

*Ausnahme: von der Unterführung im Bereich Skotina Pierias (KM 410) bis Larissa (KM 365,4), 16:00 – 23:00 Uhr

- jeden Sonntag vom 16.09.2016 bis 06.01.2017, 15:00 – 21:00 Uhr

• griechischer Nationalfeiertag (25.03.2016)

- Sonntag, 27.03.2016, 15:00 – 21:00 Uhr

• orthodoxe Ostern (01.05.2016)

- Sonntag, 01.05.2016, keine Fahrverbote
- Montag, 02.05.2016, 12:00 – 22:00 Uhr
- Dienstag, 03.05.2016, 11:00 – 21:00 Uhr

• orthodoxe Pfingsten (18.–20.06.2016)

- Sonntag, 19.06.2016, keine Fahrverbote
- Montag, 20.06.2016, 16:00 – 23:00 Uhr

• Maria Himmelfahrt (15.08.2016)

- Montag, 15.08.2016, 16:00 – 23:00 Uhr

• griechischer Nationalfeiertag (28.10.2016)

- Sonntag, 30.10.2016, 15:00 – 21:00 Uhr

• Weihnachten/Neujahr/Heilige Drei Könige 2016/17

- Sonntag, 01.01.2017, 15:00 – 21:00 Uhr

Ausnahmen:

- a. Straßen- und Pannenhilfe, Post, Zeitungsvertrieb, Lebendtiertransporte, Transporte von Frischmilch, Fischen (frisch), Frischfleisch
- b. Wassertankwagen (für die Brandbekämpfung)
- c. Lkw-Transporte von Frischobst- und Frischgemüse
- d. Lkws zum Transport organischer Tierabfälle
- e. Lkws zum Transport von Beton auf der alten Nationalstraße ATHEN-PATRAS auf dem Teilstück von der Mautstation RIO bis DREPANO in Richtung ATHEN
- f. Lkws öffentlicher Versorgungsbetriebe (Strom/Telefon/Gas u. a.) bei Spezialeinsätzen
- g. Tankwagen die flüssigen Treibstoff für Löschfahrzeuge transportieren
- h. Fahrzeuge der Organisation „To chamogelo tou paidiou“
- i. Lkws zum Transport von Ausstattung für Musik- und Theatervorführungen
- j. Lkws zur Bekämpfung von Notsituationen nach polizeilichem Beschluss
- k. Lkws zum Transport von Wahlmaterial
- l. Lkws zum Transport von Sauerstoff für medizinische Zwecke
- m. Lkws zum Transport von Handelsgütern, die auf Schiffe (mit Zielhafen im Ausland) geladen werden sollen

Verstöße werden strafrechtlich geahndet!





Niederlande: Gefahrguttransporte (Basisnet)

Die IRU informiert, dass in den Niederlanden für Gefahrguttransporte bereits seit

1. April 2015 das sogenannte Basisnet (Basisnetz) zur Anwendung kommt (siehe nächste Seite).

Das System wurde von den holländischen Behörden zusammen mit der Wirtschaft entwickelt, um die Sicherheit sowohl für Gefahrguttransporte entlang der Strecke zu gewährleisten als auch die Sicherheit von Menschen, die in der Nähe von Gefahrgüterwegen (Straßen-, Schienen- oder Wasserwegen) leben oder arbeiten zu erhöhen, da diese Regelung die maximalen zugelassenen Risiken für Anwohner fixiert. Wie uns das AußenwirtschaftsCenter Den Haag mitteilte, wurde diese Beschränkung bisher noch nicht in einer offiziellen Regelung festgelegt.

Beim „Basisnet“ handelt es sich um eine rein innerstaatliche Rechtsvorschrift, die ausschließlich in den Niederlanden gilt. Wenn Ihr Unternehmen Gefahrgut in den Nieder-

landen transportiert, müssen Sie sich an die Sicherheitsvorschriften halten und die vorgeschriebenen Transportrouten benützen. Bleibt der Transport innerhalb der vorgeschriebenen Risiko-Maximalwerte, gelten keine zusätzlichen Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgut.

Für den österreichischen Transporteur von Gefahrgütern besteht daher eine Meldepflicht bei der Aufsichtsbehörde, die bei einem Überschreiten der Maximalwerte mit dem Transporteur Verbindung aufnehmen und entsprechende Auflagen erteilen wird.

Die Aufsichtsbehörde ist:
Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)
T. +31 88 489 00 00

<https://www.ilent.nl/english/>
https://www.ilent.nl/english/dangerous_goods/

Hier finden Sie die Basisnet-Vorschriften, die nur in holländischer Sprache verfügbar sind:

- * Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgütern (Staatsblad /Gesetzblatt 2013, Nr. 307): <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2013-307.html>
- * Basisnet-Reglung (Staatscourant/Staatsanzeiger 2014, Nr. 8242), die ab Seite 6 in der Beilage 1 über die Risiko-Maximalwerte (Risicoplafonds) für die Straße informiert: <http://tinyurl.com/hacarr6>



Foto: © Marco2811; Button: © Helmut Niklas/Fotolia.com (2)



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Das niederländische ‘Basisnet’

Gewährleistet die sichere
Gefahrgutbeförderung

Hersteller von u.a. Kunststoffen, Düngemitteln und Medikamenten transportieren täglich gefährliche Güter. Auch Kraftstofftransporte gehören zu diesen Risikotransporten. Um die Sicherheit entlang der Transportstrecken für Gefahrgüter zu gewährleisten, haben die niederländischen Behörden und Wirtschaft gemeinsam ein System entwickelt: das so genannte „Basisnet“ (Basisnetz). Transportiert Ihr Betrieb Gefahrgut in den Niederlanden? Dann müssen Sie sich an die Sicherheitsvorschriften halten und die vorgeschriebenen Transportrouten benutzen.

Warum wurde Basisnet entwickelt?

Entlang der dichtbesiedelten Transportstrecken für Risikotransporte wird in zunehmendem Maße neu gebaut. Darüber hinaus wird erwartet, dass der Umfang dieser Transporte zukünftig zunehmen wird. Das Basisnet gewährleistet, dass Gefahrgüter sicher auf den bedeutendsten Vor- und Hinterlandverbindungen – und zwar sowohl auf Wasser- und Verkehrsstraßen als auf Schienenstrecken – transportiert werden können. Dadurch bleiben wirtschaftlich bedeutende Regionen, wie zum Beispiel die Chemie-Cluster und Haupthäfen, gut erreichbar. Auf diese Weise wollen die verantwortlichen niederländischen Behörden sicherstellen, dass (inter)nationale Transporte in den Niederlanden sowohl heute als zukünftig sicher erfolgen können.

Was passiert im Falle einer Zunahme des Transportvolumens, der Bevölkerung oder der Bebauung?

Wächst das Transportvolumen oder die Bevölkerung oder nimmt die Bebauung in einem Gebiet mit Transportrouten für Gefahrgüter zu? Dann darf dies nicht dazu führen, dass die im Basisnet festgelegten

Risiken überschritten werden. Mit dem Rechenprogramm RMBII wurden die höchsten Risiken für Gefahrguttransporte ermittelt. Diese sogenannten Risiko-Maximalwerte werden in Entfernung zu Wasserstraßen, Schienenstrecken oder Verkehrswegen angegeben. Die staatlichen Behörden legten diese Risiko-Maximalwerte unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte fest:

- die Bedeutung einer Transportstrecke für Gefahrguttransporte;
- das Bebauungspotenzial der Gebiete entlang der Transportstrecke;
- die Sicherheit der Anwohner.



Für Gefahrguttransporte gelten vorgeschriebene Transportstrecken.
Foto: Pieter Pennings

Bei dieser Abwägung und Ermittlung dieser Werte wurden die Transportprognosen bis 2020, die heutigen und prognostizierten Einwohnerzahlen des Gebietes und die zukünftige Bebauung berücksichtigt.



Risikoreiche Regionen verfügen über vorgeschriebene An- und Abfahrtsrouten für Gefahrgüter.

Foto: Chris Pennarts

Diese Risiko-Maximalwerte gewährleisten darüber hinaus wichtige Wachstumschancen für die Transportbranche. Auch wenn die Bebauung heranrückt oder die Bevölkerung wächst, sind diese Wachstumschancen sichergestellt. Niederländische Transportunternehmen, die eigene Sicherheitsmaßnahmen treffen, können ihr Transportvolumen innerhalb der Risiko-Maximalwerte sogar erhöhen.

Was passiert, wenn die Risiko-Maximalwerte überschritten werden?
Droht eine Überschreitung der Risiko-Maximalwerte? Dann wird der Minister für Infrastruktur und Umwelt Maßnahmen treffen, um die Transportrisiken entlang der entsprechenden Transportstrecke zu begrenzen. Der Minister wird in einem solchen Fall nach Rücksprache mit den Wirtschaftsvertretern zunächst ermitteln, welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine Überschreitung der Risiko-Maximalwerte zu vermeiden. Denkbar sind beispielsweise:

- Ausrüstung der Transportfahrzeuge mit zusätzlichen Sicherheitseinrichtungen (zum Beispiel: Rammpuffer);
- weniger Weichen im Schienennetz;
- Festlegung der ortsspezifischen Streckenführung für Gefahrguttransporte mit ansässigen Betrieben.

Führt diese Rücksprache nicht rechtzeitig zur Vermeidung oder Aufhebung einer drohenden Überschreitung? Dann kann der Minister einen Streckenführungs-beschluss erlassen. In einem solchen Beschluss wird festgelegt, dass bestimmte Gefahrgüter nicht mehr entlang ausgewiesener Strecken transportiert werden dürfen.

Was merken internationale Spediteure und Transportunternehmen vom Basisnet?

Das Basisnet ist am 1. April 2015 in Kraft getreten und gilt als niederländische

innerstaatliche Rechtsvorschrift somit ausschließlich für die Niederlande. Sind Sie internationaler Spediteur oder Transportunternehmer und transportieren Sie Gefahrgüter oder gefährliche Stoffe (teils) in den Niederlanden, dann werden Sie in der Praxis kaum etwas vom Basisnet merken. Wenn der Transport innerhalb der vorgeschriebenen Risiko-Maximalwerte bleibt, gelten keine zusätzlichen Vorschriften für die Gefahrgutbeförderung in den Niederlanden. Im Gegenteil, mit dem Basisnet soll der nationale und internationale Gefahrguttransport auch weiterhin ermöglicht werden. Darüber hinaus soll das Basisnet den Bürgern einen Mindestschutz gewähren und die Bebauung von der Infrastruktur fernhalten.

Wo finden Sie die Basisnet-Vorschriften?

Sie finden die Basisnet-Vorschriften in:

- den Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgütern ("Wet vervoer gevraagde stoffen", Gesetzblatt / "Staatsblad". 2013, Nr. 307);
- der Basinet-Regelung ("Regeling Basisnet", Staatsanzeiger / "Staatscourant" 2014, Nr. 8242).

Diese Vorschriften sind nur in niederländischer Sprache verfügbar.

Die Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgütern wurden um u.a. die Beschreibung der zum Basisnet gehörenden Infrastruktur und Maßnahmen zur Durchsetzung der Risiko-Maximalwerte ergänzt. Der Basisnet-Regelung ist eine Tabelle mit den Risiko-Maximalwerten hinzugefügt.

Rijkswaterstaat
Kenniscentrum InfoMil
www.infomil.nl
infomil@rws.nl
Dezember 2015 | WVL1215LC118C

Wirtschaftlicher Treibstoff - Energie Direct

Als Shell Markenpartner führt Energie Direct ein großes Sortiment, hervorzuheben sind hochwertige Treibstoffe sowie Schmierstoffe und chemische, technische Produkte.



Der Qualitätsdiesel von Shell hilft Energie zu sparen und erhöht die Effizienz Ihrer Maschinen. Bezogen werden kann er neben Qualitätschmierstoffen führender Hersteller bis hin zu Tankanlagen über Energie Direct. Hinter der Firma steht ein erfahrenes Team, das, egal in welchem Produktbereich, die Praxis kennt und gezielt helfen kann.

Shell FuelSave Diesel – Vorteile

- * Shell FuelSave Diesel mit Wirtschaftlichkeitsformel **verringert Korrosion und Verschmutzung** und kann so zu verlängerten Wartungsintervallen sowie höherer Zuverlässigkeit der Maschinen beitragen.
- * **Betriebskosten können gesenkt und Treibstoff gespart** werden, in-

dem Ablagerungen an Einspritzdüsen verhindert werden.

- * Einsatzzeiten sind erhöht, indem **schnelleres Betanken** durch verringerte Schaumbildung ermöglicht wird.
- * Die Umweltbelastung wird durch geringe **CO₂-Emissionen reduziert**.

Die Praxis zeigt den Mehrwert von Shell FuelSave Diesel

Fünf vergleichbare Fahrzeugpaare nahmen an einem fünf Monate dauernden Feldtest teil. Jeweils 1 Lkw jedes Fahrzeugpaars wurde mit Standarddiesel lt. EN 590, jeweils 1 Lkw mit dem Shell FuelSave Diesel mit Wirtschaftlichkeitsfor-

mel betankt. Die Fahrer wussten dabei nicht, welche Qualität sich in der jeweiligen Zapfsäule befand. Marke, Ladung, Ladegewicht sowie Route der Lkw-Paare waren gleich und stellten so eine gute Vergleichbarkeit sicher.

Das Ergebnis: Geringerer Kraftstoffverbrauch, schnellere Betankung, sauberes Einspritzsystem.

Schmierstoffe – das richtige Produkt

Auch die Auswahl des richtigen Schmierstoffes ist für die Werterhaltung der Maschine wesentlich. Energie Direct kennt die Typen und Modelle und kann daher professionell beraten.

Informationen zum Shell FuelSave Diesel erhalten Sie bei Energie Direct.
Kontakt: Tel.: 0316/210, info@energiedirect.at, www.energiedirect.at



Shell Markenpartner

Energie Direct
Heger • Höller • Heizölexpress • Wildauer

IN IHRER WELT ZÄHLT JEDER LITER WEITERENTWICKELT für niedrige Betriebskosten!¹

Shell FuelSave Diesel

Entwickelt, um Kraftstoff zu sparen.¹

Shell FuelSave Diesel wurde entwickelt, um die Bildung von Ablagerungen an den Einspritzdüsen zu verhindern. So können Sie Einsparungen von bis zu 3%¹ erreichen.

Rufen Sie uns an!
0316 / 210
oder schreiben Sie uns an
info@energiedirect.at

www.energiedirect.at

¹ Interne Shell Tests mit Hochleistungsmotoren und Nutzfahrzeugen ergaben Treibstoffeinsparungen von bis zu 3% im Vergleich zu herkömmlichem Diesel ohne Wirtschaftlichkeitsformel. Praxiserfahrungen von Kunden haben diese Ergebnisse bestätigt, in einigen Fällen wurden sogar noch höhere Treibstoffeinsparungen erzielt.

Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich

Der aktuelle Jänner Wert weist eine Inflationsrate von +1,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr aus.



Entwicklung Dieselpreis und Transportkosten-index

Die aktuelle Entwicklung zum Dieselpreis und Transportkostenindex ist wieder unter www.dietransporteure.at abrufbar.

Foto: Dana S. Rothstein/Fotolia.com

Neue Gültigkeitsdauer für Carnets TIR

Seit dem 1. Jänner 2016 gilt für Carnets TIR eine geänderte Gültigkeitsdauer. Für alle Carnets TIR (4 Blatt, 6 Blatt, 14 Blatt, 20 Blatt), die seit

dem 4. Jänner 2016 von der AISÖ an Sie ausgeben werden, tritt die neue Gültigkeitsdauer von 75 Tagen in Kraft (bisher 60 Tage).



Vollzug des Gefahrgutbeförderungsgesetzes und der internationalen Gefahrgutübereinkommen idF 2015

DERZEITIGE RECHTS Lage:

Anfang 2015 sind die mit 1. Jänner 2015 völkerrechtlich in Kraft getretenen Änderungen des ADR (BGBl. III Nr. 44/2015), RID (BGBl. III Nr. 43/2015) und ADN (BGBl. III Nr. 8/2015) kundgemacht worden. Im Wege des § 2 GGBG gelten die aktuellen Fassungen für rein innerstaatliche Beförderungen gleichermaßen wie für grenzüberschreitende. Seit 1. Juli 2015 sind nur mehr diese anzuwenden.

In diese Kundmachungen sind diverse Addenda und Corrigenda teils bereits eingearbeitet, teils sind sie später erschienen. Weitere können nicht ausgeschlossen werden.

Seit Oktober 2014 ist die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Österreich für den gewerblichen Flugbetrieb und die zuständigen Behörden in Kraft. Die Ausweitung auf andere Bereiche

erfolgt gemäß der AOCV idF BGBl. II Nr. 200/2014 über die nächsten beiden Jahre.

Eine Anpassung des GGBG an die sich daher ständig ändernde Rechtslage hinsichtlich der Luftfahrt sowie die internationalen Gefahrgutübereinkommen ist in Ausarbeitung.

FOLGEN UND ANWEISUNGEN FÜR DEN VOLLZUG:

Soweit nun Zusätzliches ins ADR, RID und ADN idF 2015 aufgenommen worden ist oder Widersprüche zwischen diesen einerseits und dem GGBG andererseits entstanden sind, gehen die Bestimmungen der Übereinkommen jenen des Gesetzes vor. Das betrifft insbesondere

die Definition der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotential sowie die Ausnahme von

den Sicherungsbestimmungen (§ 12a (9)),

- die Nachweisbarkeit der Information des Beförderers durch den Absender (§ 7 (3) Z 2),
- die Sicherstellung der Dichtheit der Verschlüsse von Tanks (§ 7 (6) Z 6),
- die Instandhaltung der Tanks von Kesselwagen durch eine gemäß ATMF zertifizierte Stelle (§ 7 (7) Z 2),
- die nicht mehr stichprobenweise Kontrolle durch die Bahn am Abgangsort (§ 23 (2)),
- die neuen Verfahrensanforderungen für Befüller und Entlader von Kesselwagen (§ 23),
- die fristgerechte Anpassung der Schiffsstoffliste durch den Beförderer (§ 25 (1)),
- die Regelungen hinsichtlich der Evakuierungsmittel für das Verlassen von Binnenschiffen (§ 25) und
- die Streichung der Pflicht, die

Kontrollliste an Bord mitzuführen (§ 27 (7)).

Die Bestimmungen von ADR, RID und ADN stehen von sich aus für internationale Beförderungen auf Gesetzesebene, also im gleichen Rang wie jene des GGBG, und für innerstaatliche durch dessen § 2. Dem GGBG ist bis auf wenige bewusste Präzisierungen nicht zu entnehmen, dass Parallelregelungen zu den genannten Übereinkommen dazu dienen, Abweichungen zu schaffen. Vielmehr sind sie aus praktischen Erwägungen übernommen und werden daher auch regelmäßig angepasst. Im Sinne einer richtlinienkonformen Auslegung treten sie daher gegenüber den entsprechenden gleichrangigen jüngeren Bestimmungen des ADR, RID und ADN zurück.

Die für die Gefahrgutbeförderung im Luftverkehr zuständigen Behörden sind angewiesen, die Anwendung der ICAO-TI Edition 2015-2016 von allen Beteiligten zu akzeptieren – auch jenen, die (noch) nicht den Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 unterliegen.

Diese Verordnung ist unmittelbar wirksam. Sie enthält eine dynamische Verweisung auf die jeweils gültigen Gefahrgutvorschriften der ICAO. Damit verdrängt sie die (derzeit veraltete) Verweisung in § 2 GGBG. Die übrigen an der Gefahrgutbeförderung im Luftverkehr Beteiligten sehen sich gezwungen, ebenfalls die aktuelle Ausgabe der ICAO-TI anzuwenden, weil sie nur mit Betreibern kontrahieren oder zusammenarbeiten können, die auf diese verpflichtet sind.

ADR (und soweit zutreffend RID, ADN, IMDG-Code, ICAO-TI)

1.1.3 Voraussetzungen und Folgepflichten von Freistellungen

Eine Reihe von Freistellungen ist damit verknüpft, dass als Bedingung oder Voraussetzung näher umschrie-

bene Handlungen zu setzen oder zielbestimmte Maßnahmen zu treffen sind. Das BMVIT geht davon aus, dass nach dem Muster von 1.1.3.1 c) auch weniger geglückte Formulierungen (wie „vorausgesetzt“ in 1.1.3.1 a), b) und e)) zu verstehen sind. Der Freistellungstatbestand (z. B. „Beförderungen von (...) nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten“) wird also nicht dadurch aufgehoben, dass jemand die geforderten Handlungen oder Maßnahmen (z. B. „die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern“) unterlässt. Vielmehr stellt dies einen gemäß § 37 (3) Z 7 GGBG strafbaren Verstoß gegen Verpflichtungen dar, die aus der Nutzung der Freistellung erwachsen.

In gleicher Weise sind etwa Versandstückbeförderung und Einhaltung der zulässigen Mengen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von 1.1.3.4 und 1.1.3.6, nicht aber die Unterweisung gemäß 1.3, oder für SV 598 dass es sich in lit. a) um neue und in lit. b) um unbeschädigte Batterien handelt, während die Ladungssicherung eine daran anknüpfende Anforderung an derartige Beförderungen ist.

1.1.3.1 Maßnahmen gegen Freiwerden des Inhalts und Ladungssicherung

Sind „Maßnahmen zu treffen, die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern“, kann nicht generell festgehalten werden, ob Ladungssicherung dafür notwendig ist oder nicht. Diese Unterscheidung kann nur im Einzelfall getroffen werden. Danach richtet sich dann auch, ob der Mangel nach GGBG oder sonstigen Vorschriften abzuhandeln ist.

1.1.3.1 c) „Handwerkerbefreiung“

In GZ 2009/03/0042 hat der VwGH erkannt, dass dann nicht von interner Versorgung auszugehen ist, „wenn die Beförderung durch einen Mitarbeiter des Unternehmens erfolgt, der das beförderte Gefahrgut für die von ihm – an jenem Ort, zu dem (oder von dem zurück) er das Gefahrgut befördert – auszuführende Tätigkeit benötigt. Fährt der Unternehmer oder ein Mitarbeiter zu seinem Tätigkeitsort (etwa zu einer Baustelle oder zu einem sonstigen Ort, wo er außerhalb seines Unternehmens Arbeiten verrichtet) und führt er dabei das Gefahrgut mit sich, um es dort im Rahmen seiner Tätigkeit zu verwenden, so steht als wesentlicher Zweck der Fahrt das Erreichen des Arbeitsorts – unter Mitnahme der für die Tätigkeit erforderlichen Arbeitsmittel – im Vordergrund, sodass die „Handwerkerbefreiung“ des Unterabschnitts 1.1.3.1. lit. c ADR zum Tragen kommt (sofern die in dieser Bestimmung genannten Mengengrenzungen eingehalten werden).“

Gegenstand des Verfahrens war die Beförderung eines IBC mit 400 Liter Diesel zu großen forstlichen Bringuungsmaschinen. Dient sie deren Betankung und folglich auch der von Baggern und ähnlichem Gerät, ist das unter den oben erwähnten Voraussetzungen also nicht als Versorgungsfahrt zu verstehen.

Als wesentlichen Unterschied zum seinerzeitigen Erkenntnis 2003/03/0214 bis 0216 hebt der VwGH hervor, dass dort der Lenker eines Lastkraftwagens das Behältnis auf dem Firmengelände befüllt hatte und damit zu einer Bau stelle fuhr, um die dort eingesetzten firmeneigenen Baufahrzeuge zu betanken.

1.1.3.1c) spricht von „Lieferung“ und nicht „Mitnahme“ sowie von „Beförderungen, die von Unternehmen in Verbindung mit ihrer Haupttätigkeit durchgeführt werden“, verlangt diesen

Konnex also nicht zwingend in einer einzigen natürlichen Person. Das BMVIT begrüßt diesen Ansatz dennoch als praktikable Klärung, die auch in anderen Ländern nicht unüblich ist.

Auch Frächter dürfen unter Anwendung von 1.1.3.1 c) einen Werkstattwagen betreiben oder Reinigungsmittel für das Fahrzeug mitführen.

Der Vollzugserlass 2007 hält fest: „Die jeweiligen Arten der Haupttätigkeit unterliegen somit keiner konkreten Beschränkung außer jener, dass es sich nicht um die Tätigkeit der Beförderung handeln darf.“ Das wird gelegentlich dahingehend missverstanden, dass diese Freistellung bei Unternehmen, die Gefahrgut unter Vollanwendung der Vorschriften befördern, zur Gänze ausgeschlossen sei. Gemeint ist jedoch nur, dass als Haupttätigkeit durchgeführte Beförderungen nicht unter diesem Titel freigestellt werden können.

Die Verpackung muss einem der in Frage kommenden Typen in Teil 6 entsprechen, jedoch nicht UN-geprüft sein. Daher ist nach wie vor die Beförderung mit Entnahmeeinrichtungen zulässig, die typischerweise nicht Gegenstand einer derartigen Prüfung sind. Allenfalls bestehen dann erhöhte Anforderungen an die verlangten Maßnahmen gegen Freiwerden des Inhalts. Die Verpackung kann auch fix mit dem Fahrzeug verbunden sein.

In der Fassung 2015 ist der Begriff „Verpackung“ mit „einschließlich Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen“ ergänzt worden. Damit ist zugleich klargestellt, dass „Verpackung“ auch an dieser Stelle als terminus technicus der Gefahrgutvorschriften zu verstehen ist und nicht irgendwelche anderen Behältnisse (wie Kübel, aber auch Tanks) verwendet werden dürfen.

1.1.3.1 e) Proben – als Notfallbeförderung

Für die Beförderung von medizinischen Proben – auch hinsichtlich Ebola – bestehen in der Regel geeignete Vorschriften und ausreichende Zeitreserven. Die Notfallbeförderung durch Einsatzorganisationen wie Feuerwehr oder Rettung ist daher nur dann zulässig, wenn sie aufgrund besonderer Umstände erforderlich ist.

1.1.3.1 f) ortsfester Lagerbehälter

Der Begriff „ortsfester Lagerbehälter“ ist nicht näher bestimmt. Er umfasst jene Behälter, die zum Zweck der Lagerung der näher bezeichneten Stoffe gebaut und technisch wie rechtlich grundsätzlich geeignet sind oder dies zumindest waren.

Klar erscheint, dass der Lager- vom Transportbehälter abzugrenzen ist, dessen Anforderungen die Gefahrgutvorschriften regeln und der daher weder begrifflich noch systematisch von vorn herein einer Freistellung unterliegen kann.

Ob alle anderen Behälter oder nur besonders qualifizierte („ortsfest“, „Lager“) davon erfasst sind, ist dagegen zunächst fraglich. Die aktuelle Bestimmung geht auf eine frühere zu „ortsfesten Druckbehältern“ in 1.1.3.2 f) zurück und hatte zum Ziel, der gleich gelagerten Problematik zu begegnen,

im Juni 2015 den ausdrücklichen Ausschluss von Lampen aus der SV 366 abgelehnt. Es ist daher zu erwarten, dass die Auslegung des BMVIT über die nächsten beiden Jahre hinaus Bestand haben wird. Wie weit Länder mit gegenteiliger Ansicht diese bereits revidiert haben, ist nicht bekannt.

Beförderung von Tankfahrzeugen auf Straßenfahrzeuge

Keine Bedeutung kommt dagegen einer Unterscheidung nach ortsfesten und ortsveränderlichen Behältern zu, wie sie § 9 VbF vornimmt, nämlich ob sie „nach ihrer Bauart dazu be-

stimmt sind, betriebsmäßig auf nur einem Standort verwendet zu werden“ oder „auf verschiedenen Standorten verwendet oder vorübergehend aufgestellt zu werden“.

Die Formulierung leitet sich vielmehr von der Vorgängerregelung in 1.1.3.2 f) her, wo der Begriff „ortsfest“ zur Abgrenzung von den ortsbeweglichen Druckbehältern dient, also der Transport- von den Lagerbehältern insgesamt.

1.1.3.10 Leuchtmittel

Aus dem Titel der Freistellung ist nicht abzuleiten, dass Leuchtmittel grundsätzlich und unabhängig von den sonst geltenden Kriterien einzustufen seien. Für nicht einzustufende Gegenstände sind ihre Anforderungen an die Beförderung dann auch bedeutungslos.

Insbesondere handelsübliche, in Haushalten, Büros, Werkstätten etc. verwendete Leuchtstoffröhren sind im Regelfall weder aus Gründen des inneren Drucks noch des enthaltenen Edelgases und Quecksilbers einzustufen und daher auch nicht notwendigerweise gemäß 1.1.3.10 zu befördern. Diese Bestimmung wirkt sich daher auf die aktuellen Praktiken der Ver- und Entsorgungslogistik nicht aus.

Das SCETDG hat bei seiner Tagung im Juni 2015 den ausdrücklichen Ausschluss von Lampen aus der SV 366 abgelehnt. Es ist daher zu erwarten, dass die Auslegung des BMVIT über die nächsten beiden Jahre hinaus Bestand haben wird. Wie weit Länder mit gegenteiliger Ansicht diese bereits revidiert haben, ist nicht bekannt.

Beförderung von Tankfahrzeugen auf Straßenfahrzeuge

Ungereinigte leere und auch teilweise gefüllte Tankfahrzeuge dürfen mittels anderer Straßenfahrzeuge nur befördert werden, wenn eine besondere

Freistellung anwendbar ist (insbesondere 1.1.3.1 d)). Andernfalls ist die Beförderung nur mit einem Ausnahmebescheid gemäß § 9 GGBG zulässig.

Die WP.15 hat anlässlich ihrer 98. Tagung die Ansicht Österreichs bestätigt, dass das ADR auf derartige Beförderungen anwendbar ist, aber keine speziellen Bestimmungen dafür enthält. 1.1.3.2 b) und 1.1.3.3 b) regeln zwar die Beförderung von Straßenfahrzeugen mit Treibstoff im Betriebsmitteltank, nicht jedoch mit Gefahrgut als Ladung, während RID und ADN das sehr wohl berücksichtigen. Liegt also keine zulässige genuine Beförderungsart (wie Huckepackverkehr) vor, kommt nur in Tanks in Frage. Die Anforderungen an diese ließen sich auf derartige Beförderungen jedoch nur sehr bedingt anwenden, wofür den Vorschriften auch keine Veranlassung zu entnehmen ist.

1.6.3.44 Weiterverwendung von Tanks mit Additivanlagen

Es obliegt den Sachverständigen und Prüfstellen gemäß § 36 GGBG bei der Prüfung des Tanks festzustellen, ob der Weiterbetrieb angesichts des Sicherheitsniveaus der SV 664 vertretbar ist, und bejahendenfalls die Zustimmung und allfällige Einschränkungen in der Tankakte zu vermerken.

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit Additivanlagen erscheint es weder notwendig, die Übergangsfrist auf ihr Minimum zu beschränken, noch tunlich, die Weiterverwendung generell unbefristet oder auf eine bestimmte Zeit zu gestatten. Da der Weiterbetrieb bis zu einer wiederkehrenden oder Zwischenprüfung jedenfalls zulässig ist, die auch die Additivanlage als Teil der Ausrüstung umfasst, kann die gegenständliche Beurteilung am besten durch die Sachverständigen und Prüfstellen bei dieser Gelegenheit erfolgen.

1.6.5.10 und 9.1.3.5 Zulassungsbescheinigungen ohne „MEMU“

Werden für EX/II-, EX/III-, FL-, OX- oder AT-Fahrzeuge neue Zulassungsbescheinigungen ausgestellt, so müssen diese den – wenn auch zu streichenden – Eintrag „MEMU“ enthalten. Wird ein vor dem 31. Dezember 2008 ausgestelltes Formular weiterverwendet, so ist es auch bei Verlängerung (auf der Rückseite) ohne diesen Nachtrag als gültig anzusehen.

1.6.5.11 Weiterbetrieb von MEMU

Das BMVIT zieht eine generelle Anerkennung des Weiterbetriebs von MEMU, die noch nicht nach den Vorschriften des ADR gebaut und zugelassen sind, nicht in Betracht. Statt dessen kann im Einzelfall beim Landeshauptmann eine Ausnahmebewilligung gemäß § 9 GGBG beantragt werden.

Da gemäß § 36 (2) Z 3 Sprengmittelgesetz 2010 Mischladegeräte und ihre Trägerfahrzeuge auf öffentlichen Verkehrs wegen nicht den Vorschriften des ADR, sondern jenen des GGBG entsprechen müssen, ergeben sich aus der beschriebenen Vorgangsweise auch für diese Materie keine Probleme.

2.2.62.1.11 Medizinische oder klinische Abfälle

Krankenhaus-Mietwäsche kann nach Verwendung als Abfall eingestuft werden. Rückwirkungen auf das Abfallwirtschaftsrecht oder aus diesem ergeben sich nicht.

Die Definition für Abfall in 1.2.1 ist dadurch erfüllt, dass eine weitere unmittelbare Verwendung ausgeschlossen ist und Waschen eine Art der Aufarbeitung darstellt. Das ist allein dem Zusammenwirken gefahrgutrechtlicher Bestimmungen zu entnehmen, nur für diese wirksam und unabhängig davon, wie die Wäsche und der Umgang mit

ihr nach abfallrechtlichen Aspekten zu beurteilen ist.

Sondervorschrift 375 für UN 3077 und 3082 bis 51 oder kg

Die Freistellung wird in Österreich bis auf Weiteres als absolut verstanden. Kennzeichnungen sind als Überkennzeichnungen (im Sinn des Vollzugserlasses 2007) ebenso wenig verboten, wie die Aufnahme ins Beförderungspapier. Beides bewirkt jedoch keine Einstufung.

Allerdings wird damit der Eindruck erweckt, es handle sich um einzustufenes Gefahrgut! Werden die darauf anzuwendenden Vorschriften dann nicht eingehalten, führt das bei Kontrollen zu erhöhtem Aufklärungsbedarf. Dieser sollte daher möglichst von vornherein zerstreut werden, etwa durch Überkleben der Kennzeichnung oder Hinweis auf die Menge je Innenverpackung oder auf SV 375 im Beförderungspapier.

Sondervorschrift 376 letzter Absatz

Bei den behördlich festzulegenden Bedingungen handelt es sich um Beförderungsgenehmigungen gemäß § 8 oder, wenn dies mit einer gewissen Allgemeingültigkeit erfolgen kann, um Verordnungen gemäß § 10 GGBG.

Die Beförderung defekter oder beschädigter Lithium-Zellen oder -Batterien, die mit besonderen, näher beschriebenen Gefahren verbunden ist, bedarf derartiger Festlegungen. Ausnahmebewilligungen gemäß § 9 GGBG kommen nur dann in Betracht, wenn SV 376 nicht in der vorgesehenen Weise ergänzt, sondern von dieser aufgrund besonderer Umstände überhaupt abgewichen werden soll.

Diese Bedingungen gelten (anders als die Genehmigung gemäß der früheren SV 661) nur jeweils in dem Staat, der sie festgelegt hat, und nicht zugleich auch für die übrigen Ver-

tragsstaaten. Es ist geplant, dem mit einer Sondervereinbarung gemäß 1.5 ADR/RID zu begegnen.

5.2.1.8.3 – Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe

Dem Chemikalienrecht folgend weicht das Symbol in den Gefahrgutübereinkommen i. d. F. 2011 geringfügig vom vorherigen ab. Mangels unterschiedlicher Konsequenzen und Verwechslungsgefahr mit anderen Zeichen sieht es das BMVIT nicht als erforderlich an, die älteren in Anlehnung an 1.6.1.30 vor Ende 2016 zu beanstanden.

5.2.2.2.1.1, 5.3.1.1.1 Begrenzungsliste für Gefahr- und Großzettel

Als Begrenzungsliste kann beispielsweise auch eine farblich geeignete Halterung fungieren, in der die Tafel mit dem Großzettel steckt.

Die „Linie“ in 5.2.2.2.1.1.2 und 5.3.1.7.1 heißt im englischen Text „line“, im authentischen französischen „ligne“, die „äußere Begrenzungsliste“ in 5.2.2.2.1.1 und 5.3.1.1.1 „outer boundary line“, während dort auf Französisch verlangt wird, dass die Zettel „être entourées d'une bordure en trait continu ou discontinu“, was weiter ausgelegt werden kann, als es der deutsche Text nahelegt. Bestimmte Farben sind für diesen äußeren Rand nicht festgelegt.

Erachtet man die Halterung nicht als Möglichkeit der Begrenzungsliste, müsste man sich überdies damit auseinandersetzen, ob sie nicht selbst als kontrastierender Hintergrund in Frage kommt.

Ziel der Bestimmung ist, dass der Gefahr- oder Großzettel als solcher in Erscheinung tritt und nicht kontrastlos im Hintergrund aufgeht. Vergleicht man die Wirkung einer entsprechenden Halterung (etwa silbergrau gegen rot) mit

jener der inneren Linie, so wäre von deren Verdoppelung keine Verbesserung zu erwarten.

5.4 Unterschriften

In den Gefahrgutregelwerken werden gelegentlich Unterschriften auf Dokumenten verlangt (z. B. 5.4.1.6.1 IMDG-Code, 5;4.1.6.1 ICAO-TI). Wird ein Faksimile in Abhängigkeit von nationalen Vorschriften erlaubt, so ist das für Österreich unter Rückgriff auf einschlägige frachtrechtliche Bestimmungen als zulässig zu verstehen.

Diese Rechtsansicht stützt sich auf § 426 UGB, dRGBl. S 219/1897; Art. 14 des Übereinkommens der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See, BGBl. Nr. 836/1993; Art. 6 des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen), BGBl. Nr. 286/1961.

5.4.1.1.1 Übereinstimmung von Beförderungspapier und Ladung

Aus dem Beförderungspapier muss sich der aktuelle Status der Ladung ergeben.

Der Wortlaut „für jeden zur Beförderung aufgegebenen Stoff oder Gegenstand“ wird gelegentlich so verstanden, dass auf- und im Beförderungspapier angegebene Gefahrgüter nicht an Bord sein müssten. Die Formulierung darf aber nicht überbewertet werden. Sie geht auf das Frachtrecht zurück und greift schon dann zu kurz, wenn Gefahrgut befördert wird, ohne dass es jemand anderer aufgegeben hat. Sowohl die detaillierten Anforderungen an die Umschreibung der Ladung in 5.4.1.1.1 selbst als auch das Anknüpfen an der Beförderung in Folgebestimmungen (etwa 5.4.1.1.3 bis 5 und 5.4.1.1.13) lassen erkennen, worauf 5.4.1.4.1 Satz 2 und 5.4.1.4.2 Satz 2 und 8.1.2.1 a) teils ausdrücklich abzielen, nämlich

die Übereinstimmung von Ladung und Dokumentation.

Nur bei korrekter Information der Kontrollorgane und vor allem der Einsatzkräfte ist der Schutz vor den Gefahren gefährlicher Güter als Zweck der Vorschriften insgesamt erreichbar. Der VwGH legt seinem Erkenntnis 2008/03/0176 demgemäß auch ganz selbstverständlich eine entsprechende Sichtweise zu Grunde.

(Eine Ausnahme könnte sich allenfalls aus 5.4.1.4.2 Satz 1 ergeben, soweit Kopien zulässig sind.)

5.4.1.1.1 f) Bem. 1 Gesamtmenge je Beförderungskategorie

Die Angabe der Gesamtmenge gefährlicher Güter je Beförderungskategorie ersetzt die in f) verlangte nicht, sondern ergänzt sie. Da sich die Höchstmenge der einzelnen Beförderungskategorien nach unterschiedlichen Größen bemisst, kann auf die Angabe einer Maßeinheit verzichtet werden. Der Verdeutlichung dienende zusätzliche Angaben wie z. B. „Beförderungskategorie“, „Menge gemäß Fußnote a“, Zwischensummen und die gesamte Berechnung gemäß 1.1.3.6.4 sind jedoch zulässig.

5.4.3 – schriftliche Weisungen

Beispiele für geeignete schriftliche Weisungen in mehreren Sprachen finden sich auf der Homepage der UN-ECE: http://www.unece.org/trans/danger/publi/ADR/ADR_linguistic_e.html. Sie sind jedoch nicht die einzigen zulässigen. Schon aus dem Begleittext zum deutschsprachigen Muster ist ersichtlich, dass regionale Unterschiede in Orthographie und Terminologie unerheblich sind.

Aber auch Ausführungen, die sich von diesen in sonstiger geringfügiger und nicht sinnstörender Weise unterscheiden, sind anzuerkennen. Das umfasst etwa Schreibfehler, Satzstellungen, Schriftgrößen, die Gestal-

tung von Überschriften, farbige Hinterlegungen oder die Verwendung der Begriffe „explodieren“ und „bersten“ für Druckgefäß.

Formatangaben bestehen keine. Grenzen ergeben sich selbstverständlich aus der Lese- und Verstehbarkeit für die Fahrzeugbesatzung.

Dass sich Notfallfluchtmasken in den entsprechend gekennzeichneten Fahrzeugen befinden müssen, ist ein redaktionelles Verschen. Wie bei den anderen Ausrüstungsgegenständen ist auch hier die Beförderungseinheit gemeint.

5.4.4.1 – Aufbewahrung von Informationen über die Beförderung

Da insbesondere der Absender nur die Informationen für das Beförderungspapier liefern, aber nicht unbedingt selbst eines haben muss, geht das BMVIT davon aus, dass jeder Beteiligte nur die Informationen aufzubewahren braucht, über die er auch zu verfügen hat.

8.1.5.3 Kanalschutz

Anstatt einer Abdeckung, die auf die Öffnung gelegt wird, sind auch solche Ausrüstungen zulässig, die das Einfüllen dadurch verhindern, dass man sie um sie herum legt.

Die deutsche Fassung des ADR verlangt zwar eine „Kanalabdeckung“, die authentische französische jedoch „une protection de plaque d'égout“, also einen Schutz, dessen Funktionsweise nicht näher umschrieben ist.

9.2.2.3 Betätigungsseinrichtungen für Batterietrennschalter

Nur eine Betätigungsseinrichtung des Batterietrennschalters ist erforderlich, nämlich jene im Fahrerhaus. Zusätzliche – etwa zur Betätigung von außen – sind erlaubt, aber nicht vorgeschrieben.

Mit der Restrukturierung des ADR wurde die bis dahin vorgeschriebene Betätigmöglichkeit außerhalb des Fahrzeugs fallen gelassen, da es in einigen Staaten zu missbräuchlicher Verwendung durch Dritte gekommen ist und der Vorteil für Einsatzkräfte bei schweren Unfällen auch nur bedingt gegeben war (umgestürztes Fahrzeug, Auffahrungsfall).

GGBG

§ 9 Ausnahmebewilligungen

Ausnahmebewilligungen im Landverkehr, die über einzeln umschriebene Beförderungsfälle hinausgehen, sind zu befristen.

Die nationalen Vorschriften, so auch die des GGBG, sind unionsrechtskonform auszulegen. Art. 6 (5) der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland lautet: „Jeder Mitgliedstaat kann ausnahmsweise, und sofern die Sicherheit nicht gefährdet ist, Einzelgenehmigungen erteilen für gemäß dieser Richtlinie untersagte Transportvorgänge gefährlicher Güter auf seinem Hoheitsgebiet oder für die Durchführung dieser Transportvorgänge unter anderen als den in der Richtlinie festgelegten Bedingungen, sofern diese Transportvorgänge klar bezeichnet und zeitlich begrenzt sind.“

§ 13 (1a) Z 2 und 3 Kontrollpflicht des Beförderers

In seinem Erkenntnis GZ 2005/03/0010 legt der VwGH dar,

dass der Beförderer dafür verantwortlich ist, „eine Sichtprüfung durchzuführen, in deren Rahmen er offensichtliche Mängel von Fahrzeugen und Ladung wahrzunehmen hat. Unterlässt er diese Sichtprüfung, so verstößt er damit gegen § 27 Abs. 1 Z 1 (Anm.: nunmehr § 37 (2) Z 8) iVm § 13 Abs. 1a Z 3 GGBG, wobei es nicht darauf ankommt, ob überhaupt ein offensichtlicher Mangel der

Ladung festzustellen gewesen wäre oder ob der Mangel in der Verletzung einer oder mehrerer Bestimmungen des ADR gelegen ist.“ Bei Kontrollen festgestellte Fahrzeug- und Ladungsmängel dürfen daher „nicht als voneinander getrennte, selbständige Verwaltungsübertretungen“ vorgeworfen werden.

„Gleiches gilt für (...) Verstöße gegen § 13 Abs. 1a Z 2 GGBG, wonach der Beförderer sich vergewissern muss, dass die vorgeschriebenen Unterlagen in der Beförderungseinheit mitgeführt werden; auch bezüglich dieser Verpflichtung liegen nicht mehrere gesonderte Verstöße gegen die Verge- wissерungspflicht vor, wenn mehrere vorgeschriebene Unterlagen nicht mitgeführt wurden.“

§ 14 (2) S. 1 ungültiger Schulungsnachweis

Wird ein Schulungsnachweis ausgestellt, ohne dass der Veranstalter oder der Teilnehmer die dafür erforderlichen Voraussetzungen erbracht hat, so ist diese Bescheinigung ungültig. Das heißt, sie gilt nicht als Nachweis einer entsprechenden Schulung.

Das ist insbesondere dann der Fall, wenn der Veranstalter über keine Anerkennung (mehr) verfügt, etwa nach Zustellung des Bescheides mit dem sie unter Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Berufung gemäß § 14 (5) GGBG widerrufen worden ist oder wenn keine erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung stattgefunden hat.

Das Gefahrgutrecht sieht einen Verfall derartiger „Bescheinigungen“ nicht vor. Inwieweit die Einziehung gemäß § 26 StGB oder eine Sicherstellung gemäß den §§ 110 ff StPO in Frage kommt, ist von den Strafgerichten und der Staatsanwaltschaft zu beurteilen.

Soweit es weder zu einer Abnahme noch zu einer freiwilligen Abgabe

kommt, wären jedenfalls das BMVIT und die Kontrollbehörden über die verbliebenen bekannt gewordenen Inhaber zu informieren. Sollten deren Arbeitgeber nicht bereits in die Erhebungen der Strafbehörden involviert worden sein, wären auch diese von der Ungültigkeit der Bescheinigungen in Kenntnis zu setzen.

§ 14 (2) S. 1 GGBG ist keineswegs so zu verstehen, dass das bloß eine verbotene, jedoch rechtswirksame Handlung wäre. Es versteht sich von selbst, dass mit einer unzulässig ausgestellten Bescheinigung nicht gültig etwas nachgewiesen werden kann, was nicht stattgefunden hat. 8.2.1.6 ADR lässt dieses Ziel ebenfalls klar erkennen.

Mit einer derartigen Handlung wird nicht nur der Tatbestand des § 37 (1) Z 2 GGBG erfüllt. Das entgeltliche Ausstellen ungültiger Bescheinigungen ohne Mitwissen der Empfänger scheint darüber hinaus insbesondere als Betrugsdelikt von strafrechtlicher Relevanz zu sein.

§ 14 (5) Einschränkung der Anerkennung

Sieht das GGBG vor, dass die Anerkennung zu widerrufen ist, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr gegeben sind, so scheint es sachgemäß, im Wege eines Größenschlusses auch Einschränkungen – etwa hinsichtlich des Lehrpersonals – vornehmen zu können. § 22 (7) GGBV geht gleichfalls von diesem Verständnis aus.

§ 14 (6) Weitergeltung von eingeschränkten GG-Lenkerbescheinigungen des Heeres

Sind GG-Lenkerbescheinigungen des Heeres auf Klasse 1 und 3 eingeschränkt, so ist davon auszugehen, dass auch diese den Voraussetzungen von Satz 1 entsprechen. Sie gelten daher gemäß Satz 2 über den Aktiv- und Milizstand hinaus, können aber

nicht gemäß Satz 3 zivil verlängert werden.

Ab 2011 eröffnet das ADR den Vertragsstaaten ausdrücklich die Möglichkeit, die Lenkerausbildung auf bestimmte Klassen oder UN-Nummern einzuschränken. Schon bisher hat die WP.15 derartige Modelle als nicht unbedingt ADR-widrig anerkannt. Das ist auch Ausbildungen des Heeres zugute zu halten, wenn das GGBG verlangt, dass diese (nur) dem ADR genügen müssen. Für den zivilen Bereich haben aber weder GGBG noch GGBV diese Möglichkeit eröffnet, sodass auch eine Verlängerung nicht in Betracht kommt.

§ 22 (1) – Übermittlung von Daten nach Straßenkontrollen

Die in § 22 (1) genannten Behörden brauchen die Daten gemäß Anhang III der Richtlinie 95/50/EG nicht mehr an das BMI zu übermitteln.

Die Europäische Kommission hat nach Vorgesprächen im Gefahrgutausschuss gemäß der Richtlinie 2008/68/EG in einer Empfehlung zur Berichterstattung über die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße festgelegt, dass der für den Bericht maßgebliche Begriff der „verhängten Sanktionen“ folgendermaßen zu verstehen ist:

„1.5. Anzahl der verhängten Sanktionen nach Art der Sanktion Anzahl und Art der gemeldeten Sanktionen sollen die Entscheidungen des Vollzugsbeamten auf der Straße wider spiegeln, unabhängig von späteren Entscheidungen der Justiz.“

Das BMI sieht sich somit im Stande, die für den Bericht erforderlichen Daten ausschließlich auf internen Kommunikationswegen zu erlangen.

§ 32 (1) und (6); § 33 – Personalschulung für Abfertigungsagenten

§ 32 (6) letzter Satz bedeutet nicht, dass Personalschulungen für Abfertigungsagenten nie einer Anerkennung bedürfen. Wie aus § 32 (1) klar her-

vorgeht, kommen auf sie die Bestimmungen des § 33 (1) Z 2 sehr wohl zur Anwendung.

§ 37 (2) Bestimmung der Gefahrenkategorie im Strafverfahren

Die Zuordnung von Verstößen zu Gefahrenkategorien hat nach den Kriterien zu erfolgen, die in § 15a genannt sind. Sie muss Gegenstand des Verfahrens sein und darf weder ohne Weiteres den in der Anzeige übermittelten Verdacht übernehmen, der häufig der Einstufung des Mangels gemäß Mängelkatalog bei der Kontrolle folgt, noch diesem Katalog selbst.

Das Feststellen von Mängeln bei einer Kontrolle und die daraufhin zu setzen den Maßnahmen sind grundverschieden von der Frage, wer in welchem Maß dafür zur Verantwortung zu ziehen ist.

Der VwGH erläutert das in GZ 2008/03/0115 folgendermaßen: „Der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ausgearbeitete Mängelkatalog enthält lediglich Empfehlungen für die Einstufung von Mängeln, stellt aber keine verbindliche Rechtsvorschrift dar; dies macht auch der Mängelkatalog selbst deutlich, in dem ausdrücklich betont wird, dass es aufgrund der Umstände im Einzelfall auch zu einer anderen Beurteilung kommen kann.“

Weiters zitiert er dazu wörtlich als „zutreffend“ aus dem Vorwort des Mängelkatalogs, in dem es heißt: „Da dieser Mängelkatalog in erster Linie für die Maßnahmen im Zuge einer Kontrolle erstellt worden ist, darf die Einstufung eines Mangels in allfälligen Strafverfahren nicht ungeprüft übernommen werden. Vielmehr ist eigenständig zu erheben und zu beurteilen, ob dem betreffenden Mangel ein Verstoß gegen die Vorschriften zu Grunde liegt und wie dieser gegebenenfalls gemäß § 27 (3) (Anm.: nunmehr § 37 (2)) GGBG zu qualifizieren ist.“

§ 37 (4) Sicherheit (Verfall gemäß § 37a (5) iVm § 37 (5) VStG)

Früheren Erkenntnissen folgend führt der VwGH in GZ 2009/03/0052 bis 0053 aus:

„Der Verfall einer vorläufigen Sicherheit kann gemäß § 37 Abs 5 VStG (alternativ) darauf gestützt werden, dass entweder die Strafverfolgung oder der Vollzug der Strafe unmöglich ist. Auf den zweiten Fall (Unmöglichkeit des Vollzugs der Strafe) kann der Ausspruch des Verfalls aber erst dann gestützt werden, wenn bereits eine Strafe verhängt wurde.“

Dies ergibt sich für den VwGH nicht nur aus dem Wortlaut (Arg: „Vollzug der Strafe“), sondern auch daraus, dass die vorläufige Sicherheit gemäß § 37a VStG die Durchführung des Strafverfahrens und/oder den Vollzug der Strafe sichern, nicht aber ersetzen soll. Anderes wäre mit Art. 6 MRK nicht zu vereinbaren.

Ist die Durchführung eines Strafverfahrens möglich (bei entsprechender Mitwirkung des Beschuldigten auch ohne Bestehen eines Rechtshilfeübereinkommens), darf ein Verfall also nicht schon unter Berufung auf die Unmöglichkeit des Vollzugs einer allfälligen zu verhängenden Strafe ausgesprochen werden.

Im Übrigen ist auf das EU-Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetz sowie das Durchführungsroundschreiben vom 6. November 2008, BKA-603.968/0015-V1/2008, samt Anlagen und Ergänzungen zu verweisen (<http://www.bka.de/at/sites/4625/default.aspx>).

GGBV

§§ 2 und 15 (4) Z 3 Lehrpersonen

Eine Lehrperson, die bereits in einem Anerkennungsbescheid aufscheint, darf (soweit das nicht zivilrechtlich eingeschränkt wurde) im selben Umfang von einem anderen Veranstalter

eingesetzt werden. Dieser hat dies nur dem Landeshauptmann, der seinen Anerkennungsbescheid erlassen hat, mitzuteilen. Einer Befassung der übrigen Landeshauptleute i. S. der §§ 11 (6) S. 3 und 14 (3) S. 3 GGBG bedarf es dabei nicht.

§§ 5 und 18 Qualifikationen des Lehrpersonals

Vertrauenswürdigkeit ist für die Eignung von Lehrpersonal für die Gefahrgutbeauftragten- und -lenkerausbildung nicht ausdrücklich gefordert. Der Landeshauptmann hat jedoch nicht nur die ausdrücklich genannte Sachkenntnis und didaktische Befähigung zu berücksichtigen.

Der Anerkennungsbescheid hat unter anderem Namen, Geburtsdaten, Anschriften und Sachgebiete des Lehrpersonals zu umfassen (§§ 2 (2) und 15 (2) GGBV). Dem Antrag sind zu diesem Zweck Unterlagen über die Qualifikationen des Lehrpersonals beizufügen (§§ 2 (3) und 15 (3) GGBV).

Darin sind Nachweise über dessen ausreichende Sachkenntnis und didaktische Befähigung zu erbringen (§§ 5 und 18 GGBV). Vertrauenswürdigkeit ist anders als beim Schulungsveranstalter (§§ 3 Z 2 und 16 Z 2 GGBV) nicht verlangt.

Der Landeshauptmann hat bei der Anerkennung die Eignung des Lehrpersonals zu beurteilen (§§ 11 (7) und 14 (3) GGBG, §§ 2 und 15 GGBV) und sich dabei von ADR, GGBG und GGBV leiten zu lassen. Dies umfasst sowohl deren konkrete Anforderungen, als auch die Zielsetzungen, die daraus hervorgehen. Die Behörde ist damit nicht frei in ihrer Entscheidung, ob sie eine Lehrperson anerkennt, jedoch auch nicht ausschließlich an den Inhalt der §§ 5 und 18 GGBV gebunden.

Lehnt sie nun jemand aus anderen Gründen ab, wird sie das aufwendiger darlegen müssen, um dem Rechtsanspruch des antragstellenden Veranstalters zu begegnen. Es scheint aber durchaus nach-

vollziehbar, jemandes Qualifikation zu bezweifeln, Gefahrgutlenker oder -beauftragten die Bedeutung der Gefahrgutvorschriften zu vermitteln, der etwa in dringendem Verdacht steht, diese selbst mehrfach und massiv seinem eigenen wirtschaftlichen Vorteil untergeordnet zu haben.

§ 15 (3) Lehrpläne für Gefahrgutlenkerschulung

Der in der Anlage wiedergegebene Muster-Lehr- und Zeitplan kann der Anerkennung von Standard-Lehrgängen zugrunde gelegt werden.

Das von W und OÖ vorgelegte Muster wurde von der Tagung der Gefahrgutländerreferenten 2014 einheitlich begrüßt und steht zur freiwilligen Anwendung zur Verfügung. Den Antragstellern bleibt es selbstverständlich unbenommen, auch andere Pläne zur Anerkennung vorzulegen. Das BMVIT erwägt überdies die rechtliche Verankerung des Abschnitts „Durchführung und Umsetzung“ in der GGBV.

§§ 23 bis 23b Gefahrgutlenkerprüfung

Selbstprüfung ist unzulässig. Andere Überschneidungen zwischen Veranstalter, Lehrperson, Prüfer und Teilnehmer sind vorstellbar, wenn Interessenskonflikte wirksam ausgeschlossen sind.

Fragen zu beantworten, die man sich mit großer Freiheit selbst stellen kann, ist von vorn herein nicht als Prüfung zu verstehen. 8.2.2.7.1.3 ADR verlangt überdies ausdrücklich, dass den Kandidaten die Fragen vor der Prüfung nicht bekannt sein dürfen. Dieses Kriterium ist auch in allen anderen Konstellationen zu berücksichtigen.

Gleich problematisch ist der Fall, dass der zu prüfende Teilnehmer maßgeblichen Einfluss auf den Prüfer hat. Diesbezügliche Bedenken müssen im Einzelfall insbesondere aus der inneren

Organisation und dem Schulungs- und Prüfprogramm des Veranstalters zu zerstreuen sein.

Lehrt jemand innerhalb einer Schulung selbst, schließt das die Teilnahme an derselben nicht aus.

Den Teilnehmern ist Einsicht in ihren Prüfungsbogen zu gewähren, wenn sie dies wünschen.

Dieses Recht ist nicht ausdrücklich normiert. Das BMVIT erachtet es aber als selbstverständlich, den Teilnehmern die Grundlagen für ihre Beurteilung zugänglich zu machen. Detaillierte Regelungen in anderen Rechtsbereichen sind nicht als konstitutiv und Grundlage eines Gegenschlusses zu verstehen, sondern nur im Sinne einer Ausgestaltung dieses Rechts. Im Übrigen können Meinungsverschiedenheiten, die in Beschwerden bei der Aufsichtsbehörde münden, als Mittel der Qualitätskontrolle hilfreich sein.

§ 23c Gefahrgutlenker-Schulungsberecheinigung

Aus Abs. 1 geht hervor, dass die Anforderungen für den Zugang zum Bestellsystem bei neuen Anerkennungen im Bescheid gemäß § 15 mitzuerledigen sind. Auch Änderungen dieser Daten sind der BRZ GmbH zu übermitteln:

Bei den gemäß Abs. 3 einzuscannenden Lichtbildern ist keine Nachbearbeitung durch andere Stellen vorgesehen. Die Schulungsveranstalter sollten daher

- die Teilnehmer darauf hinweisen, dass ungeeignete Lichtbilder die Akzeptanz ihrer Bescheinigungen bei Kontrollen beeinträchtigen könnten,
- auf welche in der Art von Passbildern mit möglichst guten Kontrastwerten drängen und
- mit den im Bestellsystem zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln einen Ausschnitt wählen, mit dem der Kopf

nicht nur vollständig, sondern auch formatfüllend erscheint.

Fernunterricht

Schulungsprogramme, die Fernunterricht vorsehen, sind zulässig, bedürfen jedoch einer Ausgestaltung, die die Einhaltung der gesetzlichen Mindestdauer der Schulung sicherstellt.

Das ADR sieht bei der Schulung von Gefahrgutlenkern gewisse Mindestanstände an Unterrichtseinheiten vor und § 17 GGBV folgt dem. Daraus wird immer wieder geschlossen, dass Fernunterricht grundsätzlich unzulässig sei.

Wie aus <http://www.unece.org/trans/doc/2005/wp15/TRANS-WP15-183e.doc> ersichtlich, teilt die WP.15 diese Meinung nicht. Vielmehr sei diese Möglichkeit zur Zeit der Abfassung der Bestimmungen nicht mitbedacht worden. Wird sie eröffnet, müsse dies aber besonders überwacht werden.

Das BMVIT hat diese Auslegung mitgetragen und in der Folge mit dem Landeshauptmann von Wien und einem Schulungsveranstalter ein Modell entwickelt, bei dem davon auszugehen

war, dass es diesen Anforderungen entspricht. Es sollte in einer GGBV-Novelle folgendermaßen die Grenzen des Zulässigen abstecken:

„§ 17 werden folgende Abs. 6 und 7 angefügt:

„(6) Für die gemäß Abs. 1 mindestens zu berücksichtigenden Unterrichtseinheiten darf Fernunterricht höchstens in folgendem Ausmaß vorgesehen werden.“

1. Erstschulung

*a) Basiskurs 4 UE Theorie,
b) Aufbaukurs Tank 3 UE Theorie;
2. Auffrischungsschulung... 3 UE Theorie.
(7) Sieht das Schulungsprogramm Fernunterricht gemäß Abs. 6 vor, so hat es auch eine Methode der Lernkontrolle zu umfassen, deren Ergebnisse jeden-*

falls vor Beginn des Präsenzunterrichts festzustellen und auszuwerten sind.“

In § 22 wird folgender Abs. 3a eingefügt:

„(3a) Der Veranstalter hat bei einem Lehrgang mit Fernunterricht gemäß § 17 Abs. 6 und 7 die Ergebnisse der Lernkontrolle der Teilnehmer zu überprüfen und in der Schulung auf falsch beantwortete Fragen einzugehen.“

§ 22 Abs. 5 lautet:

„(5) Der Veranstalter hat die Verzeichnisse gemäß Abs. 4, die Ergebnisse der Lernkontrollen gemäß § 17 Abs. 7 sowie die schriftlichen Prüfungen und Aufzeichnungen gemäß §§ 23a und 23b mindestens sieben Jahre lang aufzubewahren und, soweit dies in § 14 GGBG vorgesehen ist, ohne Aufforderung in der vorgeschriebenen Art und Weise zu übermitteln, sonst auf Verlangen vorzulegen. Ist die Anerkennung erloschen, so sind die vorgenannten Unterlagen dem Landeshauptmann ohne Aufforderung zur Hinterlegung für Kontrollzwecke und zur Ausstellung von Duplikaten der Bescheinigungen gemäß § 23 zu übersenden.“

§ 23a werden folgende Abs. 4 und 5 angefügt:

(...)

(5) Erfolgte der Lehrgang mit Fernunterricht gemäß § 17 Abs. 6 und 7, so hat die Prüfung auch entsprechende Fragen aus dem Lehrinhalt des Fernunterrichts zu umfassen.“

„§ 17 werden folgende Abs. 6 und 7 angefügt:

„(6) Für die gemäß Abs. 1 mindestens zu berücksichtigenden Unterrichtseinheiten darf Fernunterricht höchstens in folgendem Ausmaß vorgesehen werden. Damit wäre ein Ausschluss vom Kurs oder dessen Verlängerung nötig geworden, was für Schulungsveranstalter aber schwer zu verwirklichen ist und letztlich zu verkürzten Ausbildungen führt. Ohne zusätzliche Maßnahmen, wie etwa behördliche Kontrollen, kann das Modell daher nicht mehr empfohlen und in die GGBV aufgenommen werden.“

5. Abschnitt – Schulung von an der Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der Zivilluftfahrt beteiligten Personen

Die Bestimmungen über die Anerkennung von Schulungen sind in Einklang mit den Bestimmungen des GGBG idgF zu vollziehen. Sieht dieses keine Anerkennungen mehr vor, sollen sie und die dafür notwendigen Voraussetzungen auch nicht dadurch wieder auflieben, dass die GGBV noch nicht in gleicher Weise novelliert worden ist.

Das GGBG sieht seit der Novelle 2011 nicht mehr für alle Gefahrgutschulungen im Bereich der Zivilluftfahrt zwingend vor, dass sie von der Behörde genehmigt sein müssen. Die GGBV enthält dagegen sehr wohl noch Ausführungsbestimmungen, etwa hinsichtlich der Mindestdauer, die bei geneh-

migungsfreien Kursen nicht mehr zum Tragen kommen sollen.

Die Regelungen, die die Durchführung der Schulungen und Prüfungen betreffen (§§ 45 bis 48), bleiben davon unberührt und gelten für genehmigungsfreie Kurse mit der Maßgabe weiter, dass die Bezugnahme auf die Anerkennung unbeachtlich ist und die Meldung an die Austro Control GmbH erfolgen soll, die als zuständige Behörde gemäß § 33 GGBG die Kontrollaufgaben des § 45 (5) GGBV im Auftrag des BMVIT wahrnimmt.

Verordnung über Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern beim Befahren von Autobahntunneln

§ 3 (1) Z 2 b) hinter der Beförderungseinheit fahrendes Begleitfahrzeug

Die Bestimmung zielt darauf ab, dass das Begleitfahrzeug der Beförderungseinheit auf demselben Fahrstreifen folgt, nicht jedoch schräg versetzt auf der Überholspur.

Bei Sondertransporten, die die generell zulässigen Abmessungen überschreiten, mag es sinnvoll sein, mithilfe des Begleitfahrzeugs das Überholen zu verhindern. Für die Gefahrgutbegleitung war das nie geplant. Wie aus § 3 (1) Z 2 c) und Anhang 3 der Verordnung hervorgeht, soll durch die Begleitung einerseits eine bessere Warnung nach hinten bewirkt werden und andererseits eine weitere Person vor Ort sein, die die beförderten Gefahrgüter kennt und notfalls geeignete Maßnahmen ergreifen kann.



Lehr- und Zeitpläne für die Gefahrgutlenkerausbildung

Im Mittelpunkt der Lehrgänge stehen die Pflichten und Verantwortlichkeiten der Fahrzeuglenker. Die Teilnehmer sollen ausführlich mit den Lehrinhalten vertraut gemacht werden, wobei es nicht nur die geltenden nationalen sondern auch internationale Vorschriften zu vermitteln gilt.

Ziel der Auffrischungsschulung ist die Vertiefung und Auffrischung des in der Erstschulung erworbenen Wis-

sens sowie die Kenntnisse der Teilnehmer auf den aktuellen Stand zu bringen und neue technische, rechtliche und die Beförderungsgüter betreffende Entwicklungen zu behandeln.

Die Lehr- und Zeitpläne sind bei den Lehrgängen verbindlich einzuhalten. Ein Unterrichtstag darf höchstens 8 Unterrichtseinheiten (UE) theoretischen Unterricht umfassen, wobei die Dauer einer UE mindestens 45

Minuten betragen muss. Dementsprechend sind die Lehrgänge gegebenenfalls auf mehrere Tage aufzuteilen.

Die einzelnen Lehrinhalte (Themen) dürfen aus didaktischen Gründen variiert und in mehrere Teile aufgeteilt werden. Zum Beispiel für die Wiederholung von Lehrinhalten, die Vermittlung mit unterschiedlichen Methoden und Medien oder um auf Bedürfnisse der Teilnehmer einzugehen.

Transport Service

Lehr- und Zeitplan - Basiskurs Praktische Übungen		18 UE 1 UE
1 Allgemeine Vorschriften, die für die Beförderung gefährlicher Güter gelten - ADR, GGBG, EG-Richtlinien - Begriffsbestimmungen, Geltungsbereich - Freistellungen, Abweichungen - sonstige gefahrguttransportrelevante Vorschriften - Vorschriften für multimodale Beförderungen - Sensibilisierung für die Sicherung	2 UE	
2 Pflichten und Verantwortlichkeiten - Pflichten und Verantwortlichkeiten der Beteiligten - Sanktionen bei Verstößen - verwaltungsstrafrechtliche und zivilrechtliche Verantwortung	2 UE	
3 Gefahrenarten - Einstufung und Eigenschaften der Gefahrgüter, Verpackungsgruppen - die aus dem Gefahrgut sich ergebenden Gefahrenarten / Gefahrenpotential - für die verschiedenen Gefahrenarten geeignete Vorsorge- und Sicherheitsmaßnahmen	3 UE	
4 Versandstücke – Umschließungen und Umverpackungen - Vorschriften für Verpackungen, Großpackmittel, Großverpackungen - Kennzeichnung, Bezetzung und zusätzliche Aufschriften	2 UE	
5 Dokumentation - Begleitpapiere - Schriftliche Weisungen - ADR-Schulungsbereinigung	1 UE	
6 Vorschriften für die Beförderung, Be- und Entladen - Fahrzeugarten und Beförderungsarten - lose Schüttung - Zweck und Funktionsweise der technischen Ausrüstung der Fahrzeuge - Handhabung und Verstauung der Versandstücke, Trennung - Zusammenladeverbot in einem Fahrzeug oder in einem Container - Anbringen von Großzetteln (Placards) und orangefarbene Kennzeichnung - beim Be- und Entladen gefährlicher Güter zu treffende Vorsichtsmaßnahmen	3 UE	
7 Durchführung der Beförderung - Vorschriften für die Fahrzeugbesatzung - Kontrolle vor Fahrtantritt – Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit - Ladungssicherung - Halten und Parken, Überwachung der Beförderungseinheit - Reinigung - Informationen über den Schutz der Umwelt durch die Überwachung der Beförderungen von Abfällen	3 UE	
8 Verkehrsbeschränkungen in Tunneln, Maßnahmen nach einem Unfall - Verkehrsbeschränkungen in Tunneln und Anweisungen über das Verhalten in Tunneln (Vorbeugung von Zwischenfällen, Sicherheit, Maßnahmen im Brandfall oder bei anderen Notfällen ...) - Verhalten nach einem Unfall (Sofortmaßnahmen, Erste Hilfe, Verkehrssicherung, Grundkenntnisse über die Verwendung von Schutzausrüstungen, schriftliche Weisungen...)	2 UE	
9 Praktische Übungen zu den Themen - Erste Hilfe - Brandbekämpfung - nach Zwischenfällen und Unfällen zu treffende Maßnahmen	1 UE	

Durchführung und Umsetzung:

1.) Dauer der Lehrgänge und Pausenregelung:

- Ein Unterrichtstag darf höchstens 8 UE theoretischen Unterricht umfassen, wobei die Dauer einer UE min. 45 Minuten betragen muss.
- Die einzelnen Lehrinhalte (Themen) dürfen aus didaktischen Gründen variiert und in mehrere Teile aufgeteilt werden.

- Den Teilnehmern ist spätestens nach jeweils 2 UE eine Pause von mindestens 10 Minuten und spätestens nach 6 UE eine Pause von mindestens 30 Minuten einzuräumen.

2.) Lehr- und Zeitplan für Auffrischungsschulungen:

- Für Auffrischungsschulungen (Einzelkurse) gilt prinzipiell der Lehr- und Zeitplan der Erstschulung mit der Maßgabe, dass die Gesamtdauer mindestens die Hälfte der Dauer betragen muss, die für die entsprechende Erstschulung vorgesehen ist. Die UE der einzelnen Lehrinhalte sind unter Berücksichtigung des Zwecks der Auffrischungsschulung, die Kenntnisse der Fahrzeugführer auf den aktuellen Stand zu bringen und neue technische, rechtliche und die Beförderungsgüter betreffende Entwicklungen zu behandeln, entsprechend anzupassen.
- Bei einer als Mehrzweckkurs geplanten Auffrischungsschulung sind, bei Einhaltung der Mindestschulungsdauer von 16 UE, mindestens 14 UE Theorie und mindestens 1 UE praktische Übungen vorzusehen.
- Bei einer als Mehrzweckkurs geplanten Auffrischungsschulung sind für den Aufbaukurs Tank mindestens 3 UE Theorie und für den Aufbaukurs Klasse 1 und Klasse 7 jeweils mindestens 1 UE Theorie vorzusehen.
- Erfolgt im Rahmen einer Erstschulung Basiskurs auch eine als Mehrzweckkurs geplante Auffrischungsschulung, so sind die besonderen, im Lehrplan des Basiskurses nicht enthaltenen, Lehrinhalte der Auffrischungsschulung für den Aufbaukurs Tank, Klasse 1 und Klasse 7 gesondert zu vermitteln.

Lehr- und Zeitplan - Aufbaukurs für die Beförderung in Tanks Praktische Übung		12UE 1UE
1 Allgemeine- und besondere Vorschriften - Pflichten und Verantwortlichkeiten, Sanktionen - besondere Vorschriften für die Verwendung von Tankfahrzeugen - Maßnahmen nach Unfällen und Zwischenfällen	3UE	
2 Begleitpapiere, Dokumentation - Begleitpapiere - schriftliche Weisungen - Zulassungsbereinigung	1UE	
3 Fahrzeugkennzeichnung - Anbringen von Großzetteln (Placards) und orangefarbene Kennzeichnung - besondere Kennzeichnungsvorschriften	2UE	
4 Tank- und Fahrzeugarten - Tank- und Fahrzeugaufbau, Armaturen, Ausrüstung - Tankkennzeichnung und Tankcodierung - allgemeine theoretische Kenntnisse über verschiedene Befüllungs- und Entleerungssysteme - Besonderheiten der einzelnen Klassen	4UE	
5 Durchführung der Beförderung - Fahrverhalten der Fahrzeuge, einschließlich der Bewegungen der Ladung - Halten und Parken	2UE	
6 Praktische Übungen - bei Zwischenfällen und Unfällen zu treffende Maßnahmen - Besonderheiten hinsichtlich Fahrzeugkennzeichnung, Füll- und Entleerungssysteme, Ausrüstung und Armaturen	1UE	

Lehr- und Zeitplan - Aufbaukurs für die Beförderung von Stoffen und Gegenständen der Klasse 1	8UE
1 Allgemeine- und besondere Vorschriften - Pflichten und Verantwortlichkeiten, Sanktionen - allgemeine und besondere Vorschriften - von explosiven Stoffen und Gegenständen mit Explosivstoff sowie von pyrotechnischen Stoffen und Gegenständen ausgehende Gefahren - Maßnahmen nach Unfällen und Zwischenfällen	3UE
2 Begleitpapiere, Dokumentation - Begleitpapiere - schriftliche Weisungen - Zulassungsbereinigung	1UE
3 Durchführung der Beförderung - Fahrzeug- und Beförderungsarten - Kennzeichnung und Bezetzung von Verpackungen - Begrenzung der beförderten Mengen - besondere Vorschriften für die Zusammenladung - Anbringen von Großzetteln (Placards) und orangefarbene Kennzeichnung - Halten und Parken, Überwachung der Beförderungseinheit	4UE

Lehr- und Zeitplan - Aufbaukurs für die Beförderung von radioaktiven Stoffen der Klasse 7	8UE
1 Allgemeine- und besondere Vorschriften - Pflichten und Verantwortlichkeiten, Sanktionen - allgemeine und besondere Vorschriften - von ionisierender Strahlung ausgehende Gefahren - besondere Maßnahmen, die bei einem Unfall mit radioaktiven Stoffen zu treffen sind	3UE
2 Begleitpapiere, Dokumentation - Begleitpapiere - schriftliche Weisungen - Genehmigungen	1UE
3 Durchführung der Beförderung - Fahrzeug und Beförderungsarten - besondere Vorschriften für die Verpackung, Handhabung - Zusammenladung und Verstauung radioaktiver Stoffe - Kennzeichnung und Bezetzung von Verpackungen - Anbringen von Großzetteln (Placards) und orangefarbene Kennzeichnung - Halten und Parken, Überwachung der Beförderungseinheit	4UE



ADR-Änderungen seit 1. Jänner 2016

Folgende Änderungen sind seit 1. Jänner 2016 in Kraft getreten:

ADR – Ende der Übergangsvorschrift für die Kennzeichnung „UMVERPACKUNG“ und „BERGUNG“

Die **Übergangsvorschrift** für die Kennzeichnung „UMVERPACKUNG“ und „BERGUNG“ nach den Regelungen des ADR 2013 endete am 31. Dezember 2015!

- Die neue Kennzeichnung für Umverpackungen nach 5.1.2.1

ADR 2015: Die Buchstabenhöhe des Ausdrucks „UMVERPACKUNG“ muss mindestens 12 mm sein.

- Die neue Kennzeichnung für Bergungsverpackungen nach 5.2.1.3 ADR 2015: Die Buchstabenhöhe des Ausdrucks „BERGUNG“ muss mindestens 12 mm sein.

Seit 1. Jänner 2016 gelten für oben angeführte Verpackungs-Kennzeichnungen daher nur mehr die Regelungen des ADR 2015!

Beachten Sie bitte die noch geltenden Übergangsvorschriften, u. a.:

- Weiterverwendung der alten Gefahrzettel bis 31. Dezember 2016;
- Weiterverwendung der bisherigen „Schriftlichen Weisungen“ bis 30. Juni 2017.

Die Übergangsvorschriften sind in der konsolidierten Fassung des ADR 2015 (Kapitel 1.6, S. 35 ff) unter folgendem Link nachzulesen:
<https://www.wko.at/Content.Node/branchen/b/TransportVerkehr/ADR-2015.pdf>

Foto: © industrieblick/fotolia.com

Einheitliche Anwendung von Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung ...

Einheitliche Anwendung von Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustauschs (EDI) zur Unterstützung oder anstelle der schriftlichen Dokumentation nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN (Elektronisches Beförderungsdokument für die Beförderung gefährlicher Güter)

Gültig ab 1. Januar 2016

Die allgemeinen Vorschriften des ADR/RID/ADN zur Dokumentation in Kapitel 5.4 lassen es seit einigen Jahren ausdrücklich zu, dass unter anderem ein elektronisches Beförderungsdokument¹ als Alternative zur heute gebräuchlichen Papierversion (Beförderungspapier) verwendet werden darf. Da es bisher keine einheitliche Festlegung zu den Anforderungen in Unterabschnitt 5.4.0.2 gab, wird in Deutschland dessen Anwendung nur dann als regelwerkconform angesehen, wenn ein Drucker während der Beförderung mitgeführt wird, der einen Papierausdruck der in den Abschnitten 5.4.1, 5.4.2 und 5.4.3 geforderten Dokumentation an jedem Ort der Beförderung ermöglicht (siehe Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (RSEB), Nummer 5–11).

Aufgrund der fortgeschrittenen internationalen Diskussion zu den Möglichkeiten der Nutzung von Telema-

tikanwendungen bei der Beförderung gefährlicher Güter ist es nun möglich geworden, für Beförderungen in Deutschland einheitliche Auslegungshinweise zu erlassen, die in der Zeit bis zur Aufnahme konkreter Anforderungen für die Anwendung von Telematik in ADR/RID/ADN die Nutzung eines elektronischen Beförderungsdokuments ohne Mitführung eines Druckers als weitere Alternative ermöglichen, insofern bleibt die Regelung in Nummer 5–11 der RSEB unberührt. Gleichzeitig können nun, über die bisherige Regelung zur Nutzung eines mitgeführten Druckers hinaus, auch für diese Alternative allgemeine Anforderungen an die Verfügbarkeit der Daten während der Beförderung gestellt werden. Die nachfolgend beschriebenen Anforderungen an die Datenspeicherung an Bord der Fahrzeuge im Straßenverkehr, der Triebfahrzeuge und der Binnenschiffe gelten dementsprechend auch für eine elektronische Verfahrensweise mit Nutzung eines Druckers.

Die in der gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter² empfohlene Systemarchitektur sieht vor, dass während

der Beförderung nicht nur auf dem Fahrzeug/dem Triebfahrzeug/dem Binnenschiff Datensätze mit den Angaben nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN mitgeführt werden, sondern inhaltsgleiche Datensätze auf stationären Servern im Verfügungsreichbereich der Beförderer (als Trusted Party 2 (TP2) bezeichnet) auch für Abfragen der Kontroll- und Einsatzkräfte zur Verfügung stehen müssen. Für die Kommunikation zwischen diesen stationären Servern und staatlichen Behörden soll eine internetbasierte Schnittstelle mit Managementfunktion³ (im Folgenden Trusted Party 1 (TP1)) den Datenaustausch regeln.

Unter Berücksichtigung dieser international angestrebten langfristigen Lösung der gegenwärtigen Ausrüstung von Fahrzeugen/Triebfahrzeugen/Binnenschiffen mit Systemen der Datenverarbeitung und des Datenaustauschs sowie den Bedürfnissen der an der Beförderung Beteiligten und der Kontroll- und Einsatzkräfte ist ein schrittweises Vorgehen zur Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente in Deutschland erforderlich. Die nationale Einführung soll in zwei Schritten erfolgen:

¹ Ein elektronisches Beförderungsdokument im Sinne dieser Auslegungshinweise ist eine elektronische Dokumentation der Angaben, die nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN im Beförderungspapier enthalten sein müssen.

² siehe INF. 3 und OTIF/RID/RC/2013-B (Bericht der Gemeinsamen Tagung vom 17. bis 27. September 2013)

³ Unter dem Begriff „Managementfunktion“ werden zentrale Systemfunktionen zusammengefasst, die zur Funktion des Telematiksystems unabdingbar sind, z. B. die Verwaltung von Identitäten und damit verbundenen Zugriffsrechten.

1. An Stelle der internetbasierten internationalen/europäischen TP1 soll für einen Zeitraum von voraussichtlich drei Jahren bilaterale Kommunikation (Datenzugang für Rettungs- und Kontrollkräfte durch Verwendung des Datenendgeräts an Bord des Fahrzeugs/Triebfahrzeugs/Binnenschiffs und erforderlichenfalls Kommunikation über eine vom Beförderer oder einem von ihm beauftragten Dienstleister betriebene Notrufnummer mit direktem Zugang zur TP2) beim elektronischen Austausch der Daten des Beförderungspapiers verwendet werden (Phase 1).

2. Nach voraussichtlich drei Jahren soll dann die unter 1. beschriebene bilaterale Kommunikation durch die Einrichtung von einer oder mehreren deutschen TP1 (staatlich oder privatwirtschaftlich organisiert) ersetzt werden, die im Kontroll- und Notfall angefragt werden kann/können und eine elektronische Organisation des Datenaustauschs ermöglicht/ermöglichen (Phase 2). Im Falle mehrerer TP1 müssen diese so organisiert sein, dass jede Anfrage an eine TP1 die Erlangung der notwendigen Daten ermöglicht. (Die detaillierte Ausgestaltung der zweiten Phase wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.) Besonderheiten der Verkehrsträger werden insbesondere in den Phasen der vorläufigen Lösungen berücksichtigt.

Konkrete Anwendungshinweise für die Phase 1

1. Anforderungen an die Datenspeicherung und die Datenausgabe an Bord der Fahrzeuge/Triebfahrzeuge/Binnenschiffe

a) Der verwendete Datenspeicher im Datenendgerät⁴ muss für eine dauerhafte Speicherung aller relevanten Gefahrgutangaben nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN für den Zeitraum der Beförderung geeignet sein. Hierfür sind in allen Datenendgeräten (z. B. Tablets, Scanner, Smartphones, OBUs) nicht flüchtige Speicher (aktuell EEPROM-Speicher oder Flash-Speicher) zu nutzen. Diese sind elektrisch beschreibbar und erhalten die gespeicherte Information bis zu einem elektrischen Löschbefehl. Die in den Datenendgeräten verbauten Datenspeicher müssen hinsichtlich der Eigenschaften Hitze- und Stoßempfindlichkeit, Schutz gegen Leckströme und Schutz gegen Nässe den üblichen Belastungen während der Beförderung entsprechend getestet sein.

b) Bei der Beförderung auf Straße und Schiene ist ein mobiles Datenendgerät, in der Binnenschifffahrt ein mobiles oder ein bordeigentliches festinstalliertes Datenendgerät zu verwenden. Werden nur ein bis drei verschiedene gefährliche Güter (UN-Nummern) in Tanks oder in loser Schüttung in Fahrzeugen befördert, die nach Absatz 5.3.2.1.2 oder 5.3.2.1.4 ADR kennzeichnungspflichtig sind, ist auch im Straßenverkehr ein festinstalliertes Datenendgerät zulässig.

Das Datenendgerät muss so beschaffen sein, dass kein Datenverlust bei einer Unterbrechung der Energiezufuhr eintreten kann. Der Energiespeicher muss Energie während der Dauer der Beförderung bereitstellen oder während der Beförderung mit bord-eigenen Mitteln aufgeladen werden.

c) Die Daten müssen auf einem Bildschirm dargestellt werden, der sowohl hinsichtlich der Zei-

chengröße als auch der Lesbarkeit (bildliche Darstellung bei freiem Layout (z. B. PDF-Format) auf einer Bildschirmgröße von mindestens 10 Zoll oder eine optimierte und strukturierte Darstellung, die es ermöglicht, auf der jeweiligen Bildschirmgröße (minimal 3,5 Zoll) für eine Gefahrgutposition (Eintragung) alle stoffbezogen geforderten Angaben darzustellen) bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen dem Papier entspricht. Die Bedienung des Lese-geräts muss einfach und intuitiv sein und dem Kontrolleur/den Rettungskräften den unbeschränkten Zugang zu allen relevanten Gefahrgutinformationen ermöglichen.

d) Die Bedienung des Datenendgeräts obliegt in der Regel den Fahrzeugführern/Triebfahrzeugführern/Schiffsführern. Diese haben im Rahmen ihrer Auskunftspflicht der für die Überwachung zuständigen Behörde bei der Durchführung der Überwachungsmaßnahmen die erforderlichen Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen und die nötige Hilfe zu leisten (§ 9 Abs. 2 GGBeFG). Sie haben das Kontrollpersonal auf Aufforderung in die Bedienung des Datenendgeräts einzuweisen oder es bei der Kontrolle zu begleiten und das Datenendgerät dabei mitzuführen. Dies gilt auch für Notfälle, bei denen sie dazu in der Lage sind. Fahrzeugführer/Triebfahrzeugführer/Schiffsführer sind vom Beförderer in die Bedienung des Datenendgeräts einzuweisen und auf ihre Mitwirkungspflicht bei Kontrollen oder bei Zwischen- oder Notfällen nachweisbar hinzuweisen. Für den Notfall im Straßenverkehr (Fahrzeugführer nicht ansprechbar) ist im Führerhaus ein leicht auffindbarer und verständlicher Hinweis für den Zugriff auf die für die Einsatzkräfte relevanten Gefahrgutdaten auf dem Datenendgerät anzubringen.

⁴ Hinsichtlich der Anforderungen an die Datenendgeräte ist eine erfahrungsbezogene Fortschreibung möglich.

2. Anforderungen an die Datenspeicherung auf einem stationären Server und dessen Nutzung

a) Für den Fall des Ausfalls des Datenendgeräts muss eine inhaltsgleiche Datenspeicherung in einer zweiten stationären Datenhaltung (TP2) durchgeführt werden. Die TP2 muss in der Regel 365 Tage/24 Stunden, zumindest aber vom Beginn bis zum Abschluss der Beförderung, über eine Notrufnummer erreichbar sein (diese stationäre Datenhaltung wird als BackOffice bezeichnet). Es ist hinzunehmen, dass im Fall einer fehlenden Mobilfunkverbindung die geforderte inhaltsgleiche Datenspeicherung erst verzögert erfolgt, nachdem die Mobilfunkverbindung erneut aufgebaut und der Datenaustausch wieder möglich geworden ist. Die Datenspeicherung in dem Datenendgerät muss jedoch immer aktuell sein. Die Notrufnummer dient als Kontaktpunkt für alle Angaben des Beförderungspapiers nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN, d. h. zusätzliche Auskünfte, beispielsweise zu spezifischen Stoffeigenschaften, die nicht im Beförderungspapier anzugeben wären, müssen hier nicht hinterlegt werden.

b) Bis zu dem Zeitpunkt, zu dem eine oder mehrere TP1 (für den jeweiligen oder alle Binnenverkehrs träger) in Deutschland eingerichtet ist/sind, muss im Straßenverkehr das Fahrzeug (Motorfahrzeug oder Zugmaschine) und ggf. das Binnenschiff mit einer Kennzeichnung versehen sein, der eine Notrufnummer zu entnehmen ist, die während der Beförderung die Datenbereitstellung gewährleistet. Die Datenbereitstellung gegenüber den Kontroll- und Rettungskräften muss unverzüglich erfolgen. Über die Notrufnummer muss eine deutschsprachige Auskunft möglich sein, auch wenn Gebietsfremde das elektronische Beför-

derungsdokument in Deutschland nutzen. Als Identifizierungsmerkmal der abgefragten Daten dient im Straßenverkehr das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs, dies ist bei Beförderungseinheiten mit Anhängern das amtliche Kennzeichen des Motorfahrzeugs/der Zugmaschine. Im Schienenverkehr dient die Wagengnummer als Identifizierungsmerkmal.

c) Bei einer Anfrage über die Notrufnummer hat der Auskunftsgebende zu verifizieren, ob es sich bei dem Anfragenden um eine berechtigte Stelle handelt. Hierzu sollen Länder und Bundesbehörden, die den zusätzlichen Datenabruf aus dem BackOffice nutzen wollen, entweder die Rufnummern aller berechtigten Stellen oder mindestens eine Stelle pro Land/Bundesbehörde dem BMVI (Referat G 24: Ref-G24@bmvi.bund.de) benennen, über die im 24-Stunden-Betrieb eine Verifizierung des Abfragenden möglich ist. Die Liste dieser Rufnummern und gegebenenfalls der Stellen muss von den Unternehmen, die sich an der Phase 1 beteiligen wollen, vor Beginn der Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments beim BMVI abgerufen und im BackOffice zur Verwendung hinterlegt werden. Gleichzeitig erstellt das BMVI eine Liste der Unternehmen, die ein BackOffice eingerichtet haben, um Veränderungen der vorgenannten Stellen mitteilen zu können und stellt sie auch den benannten Bundes-/Landesstellen zur Verfügung. Die Unternehmen legen erforderlichenfalls in ihren Sicherungsplänen nach Abschnitt 1.10.3 ADR/RID/ADN die Arbeitsverfahren für die Verifizierung der Anfragenden fest.

d) Die Datenübermittlung muss im PDF- und in einem XML-Format möglich sein, die abfragende Stelle kann das Datenformat wählen. Die abfragende Stelle kann auch ein Telefax anfordern.

e) Im Falle einer Kontrolle sind auch Anwendungen zulässig, bei denen der Fahrzeugführer/Triebfahrzeugführer/Schiffsführer zusätzlich aus den im Datenendgerät elektronisch enthaltenen Gefahrgutdaten (die Angabe bzw. die Übermittlung der Empfängerdaten ist dabei nicht unbedingt erforderlich) eine Datei im übertragbaren Datenformat (PDF- oder einem XML-Format) erzeugt und an die vom Kontrollierenden vorgegebene dienstliche E-Mail-Adresse sendet. Dies kann im Beisein des Kontrollierenden geschehen. In Notfällen oder bei Unfällen, in denen der Fahrzeugführer/Triebfahrzeugführer/Schiffsführer vollständig ansprechbar und/oder das Datenendgerät verfügbar ist, kann ebenfalls der zuvor beschriebene Übertragungsweg genutzt werden.

f) Die Unternehmen, die ein elektronisches Beförderungsdokument verwenden, müssen den für die Überwachung des Gefahrgutrechts in den Unternehmen zuständigen Behörden auf Anfrage die Einhaltung dieser Bedingungen nachweisen.

3. Kennzeichnung der Fahrzeuge im Straßenverkehr bei Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments

Das Fahrzeug muss vorne und hinten mit einem Hinweis auf die Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments und der individuellen Notrufnummer gekennzeichnet sein. Ist die Anbringung hinten aus baulichen oder sonstigen offensichtlichen Gründen nicht möglich, darf die Kennzeichnung an beiden Zugängen zur Fahrerkabine erfolgen. Die Anordnung ist frei wählbar, darf vorne und hinten jedoch nicht mehr

als 50 cm von den orangefarbenen Tafeln entfernt sein. Je nach Einsatzart des Fahrzeugs kann die Kennzeichnung abnehmbar (klappbare oder magnetische Kennzeichnungen dürfen verwendet werden; magnetische jedoch nur dann, wenn sie sich bei einer 15-minütigen Feuereinwirkung nicht von der Befestigung lösen und dies vom Hersteller bestätigt wurde) oder fest angebracht (dauerhaft) sein.

Die Kennzeichnung besteht aus einer bildlichen Darstellung (Piktogramm Telefonhörer auf orangefarbenem Symbol in Diamantform) gefolgt von der Rufnummer in einer Farbe, die mit dem Hintergrund kontrastiert. Die Angabe der Rufnummer kann ein- oder zweizeilig erfolgen, die Ziffern müssen mindestens 3 cm und das Piktogramm muss mindestens 6 cm hoch sein. Auch die Angabe einer ausländischen Rufnummer ist zulässig, wenn darüber eine Auskunft in deutscher Sprache erfolgt. Wird die Rufnummer ohne die internationale Vorwahl angegeben, muss es sich um eine deutsche Rufnummer handeln.

Wenn für einen Teil der Ladung kein elektronisches Beförderungsdokument verwendet werden soll, ist die Kennzeichnung zu entfernen. In diesem Fall ist für die gesamte Ladung ein Beförderungspapier (Papierversoion) erforderlich.

4. Weitere Besonderheiten für einzelne Verkehrsträger

Eisenbahn

Beim Verkehrsträger Eisenbahn werden regelmäßig behördliche Gefahrgutkontrollen an Sendungen in abgestellten Zügen, Wagengruppen und Einzelwagen durchgeführt, bei denen kein Personal des Beförderers und damit auch kein Datenendgerät verfügbar ist. Außerdem ist in solchen Fällen keine Information an Triebfahrzeugen und Wagen angebracht, die eine eindeutige Identifizierung



des Beförderers/Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) ermöglichen würde. In diesen Fällen benennt der jeweilige Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) auf Nachfrage den Kontrollbehörden das verantwortliche EVU.

Das EVU hat dem BMVI zur Weitergabe an die Kontrollbehörden eine zentrale Rufnummer anzugeben, über die Kontrollbehörden zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung bei Angabe der Wagennummer die Übermittlung der Daten der Beförderungspapiere nach 5.4.1 RID anfordern können. Für die Übermittlung der Daten gilt 2. Auf Verlangen des EVU hat sich das anfordernde Personal der Kontrollbehörde zu legitimieren. Dazu ist ein Verifizierungsverfahren entsprechend den Ausführungen unter 2. c) anzuwenden und zwischen den Kontrollbehörden und EVU abzustimmen.

Um im Ereignisfall für die Einsatz- und Rettungskräfte den Zugriff auf die Daten des Beförderungsdokumentes sicherzustellen, muss der Beförderer/EVU zusätzlich zu den in 1.4.3.6 b) RID vorgegebenen Daten dem EIU eine Rufnummer mitteilen, über welche zu jeder Zeit der Abruf der vollständigen Daten des Beförderungsdokuments durch die Leitstellen der Einsatz- und Rettungskräfte möglich ist. Zulässig ist auch die Ermöglichung eines elektronischen Zugriffs für die Einsatz- und Rettungskräfte auf die Daten des EVU nach 5.4.1

RID. Das EIU hat sicherzustellen, dass den Einsatz- und Rettungskräften ein Kontaktzeitpunkt zur Abfrage der Informationen bekannt ist. (Für den Bereich der DB AG ist dies durch die mit den Innenministerien der Länder vereinbarten Meldewege im Rahmen des Notfallmanagements der DB AG sichergestellt.)

Binnenschifffahrt

Auf Binnenschiffen kann in der Regel auf einem vorhandenen Drucker ein Beförderungspapier an Bord ausgedruckt werden. Es besteht also die Möglichkeit, die in der RSEB beschriebene Lösung zu praktizieren, wenn die allgemeinen Voraussetzungen an das Datenendgerät und die Datenspeicherung auf dem Binnenschiff erfüllt werden. Wenn das Beförderungspapier an Bord nicht ausgedruckt werden kann, ist es auch möglich die beschriebene Lösung mit einer Notrufnummer und einer Datenspeicherung in einem BackOffice anzuwenden. Die Notrufnummer (siehe 3.) ist gegebenenfalls gut sichtbar an beiden Seiten des Steuerhauses mit einer Schrifthöhe von mindestens 5 cm anzugeben. In diesem Fall muss es den Einsatzkräften möglich sein,

die Daten nach Angabe des Schiffsnamens, der ENI-Nummer oder des Unfallorts zu erlangen. (Im Rahmen der Diskussionen zu Phase 2 wird überprüft, ob die Meldungen an die Revierzentralen für eine BackOffice-Lösung genutzt werden können.)

Aktuelle Infos zur Registrierkassenpflicht

Seit Jahresanfang gelten für Unternehmen neue steuerrechtliche Bestimmungen wie die Registrierkassenpflicht und Belegerteilungsverpflichtung. Auf der Seite [wko.at/registrierkassen](#) finden Sie für Ihre Fragen zu Registrierkassen einen Online-Ratgeber, Webinare und einige weitere Services der Wirtschaftskammer. Der Online-Ratgeber besteht aus den Teilen Recht (Unterliegt mein Unternehmen der Registrierkassenpflicht?) und Technik (Welche Ausstattung muss die Kassa seit

1. Jänner 2016 besitzen?). Die FAQs beantworten wichtige Fragestellungen betreffend Registrierkassen-Beschaffung, Belege, Verhinderung von Manipulationen ab 2017 oder Anmeldung der Registrierkassa bei Finanzonline.

12,7 Milliarden Euro für TEN-Projekte

Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung über den Ausbau des intereuropäischen Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzes werden EU-weit 263 Projekte im Wert von 12,7 Mrd. Euro gefördert. Mit insgesamt rund 879 Mio. Euro

für Bauarbeiten sowie rund 300 Mio. Euro für technische Studien ist der Brenner-Basistunnel das größte von der EU geförderte Projekt im Rahmen von Connecting Europe. Neben dem Brenner-Basistunnel werden weiters die Verbesserung der Schiff-

Transporteure fürchten hohe Verluste bei Schengen-Aus

Werden an Österreichs Grenzen wieder die Kontrollen im vollen Umfang hochgezogen, haben die Fuhrunternehmer erhebliche Zusatzkosten zu befürchten, denn dann droht der Transportwirtschaft ein Schaden von bis zu 8,5 Mio. Euro pro Tag.

Schon jetzt gebe es für die Branche große Nachteile, so gebe es an den Grenzen in Ungarn und Bulgarien zum Teil Wartezeiten von bis zu sieben Stunden, so Alexander Klacska, Obmann der Sparte Transport und Verkehr. Diese Wartezeiten sind aber in die bestehenden Verträge nicht eingepreist, dazu kämen die Probleme mit den Lenk- und Ruhezeiten. Denn auch wenn sich die Fahrzeuge im Stau vor der Grenze kaum bewegen, seien das Lenkzeiten. Klacska fordert zur Verbesserung der angespannten Situation Güterkorridore, wie sie bereits an der stark gesicherten Grenze zwis-

schen den USA und Mexiko erfolgreich eingesetzt würden.

„Für uns, die österreichische Transportwirtschaft, ist das der Worst-Case“, so Klacska. Hintergrund der Äußerung ist der anhaltende Flüchtlingsstrom.

Österreich wird seine Grenzkontrollen ausweiten. Das sei notwendig, um Ordnung und Sicherheit zu gewährleisten, teilte Innenministerin Johanna Mikl-Leitner mit.



Elektronische Meldungen

Zu den Änderungen ab 2016 dürfen wir darauf hinweisen, dass durch das Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz (SBBG) seit 1. Jänner 2016 Sozialversicherungsmeldungen nur noch via elektronischem Datenaustausch mit den österreichischen Sozialversi-

cherungsträgern (ELDA) übermittelt werden können. Wird trotzdem eine Papiermeldung übermittelt, gilt diese nicht und der Dienstgeber muss mit Sanktionen rechnen. Ausnahmen gibt es nur mehr für natürliche Personen im

Rahmen von Privathaushalten (siehe § 41 ASVG).

Die Änderung betrifft Dienstgebermeldungen nach dem ASVG (konkret gem. §§ 33, 34 ASVG). Im Verhältnis zur SVA ändert sich nichts.

Registrierkassa für Kleintransporteure

Mit dem heurigen Jahr ist die Registrierkassenpflicht da! In der Ausgabe vom Dezember 2015 wurde DAS Thema des Jahres 2016 bereits behandelt. In den letzten Wochen zeigte sich, dass die Registrierkassenpflicht und die mit ihr einhergehende Belegerteilungspflicht nichts an Aktualität und Brisanz eingebüßt hat. Sogar das Gegenteil ist der Fall. Je näher das Ende der Straffreiheit in den ersten drei Monaten (Jänner bis März) des laufenden Jahres kommt, desto höher schlägt bei den möglicherweise betroffenen Unternehmern der Puls.

Da taucht auch schon die erste Unklarheit auf. Ist jetzt jeder Unternehmer verpflichtet eine Registrierkassa zu haben? Diese Frage ist sozusagen diejenige, die entscheidet, ob sich ein Unternehmer weiter mit dem Thema beschäftigen muss oder nicht.

Sobald der Jahresumsatz 15.000 Euro netto übersteigt UND die im Jahresumsatz inkludierten Barumsätze 7.500 Euro netto übersteigen, ist ein Unternehmer verpflichtet eine Registrierkassa zu haben.

Zur Veranschaulichung werden drei Beispiele dargestellt:

- Unternehmen A hat einen Jahresumsatz von 100.000 Euro netto. Davon kassiert es 5.000 Euro in bar. Da Unternehmen A zwar einen Jahresumsatz von deutlich **mehr als 15.000 Euro netto** hat, aber seine **Barumsätze unter 7.500 Euro netto** liegen, muss es **keine Registrierkassa** anschaffen.

- Unternehmen B hat einen Jahresumsatz von 14.000 Euro netto. Davon kassiert es 12.000 Euro netto in bar. Zwar hat Unternehmen B **Barumsätze von mehr als 7.500 Euro netto**, aber sein gesamter **Jahresumsatz** liegt knapp **unter 15.000 Euro netto**. Unternehmen B muss **keine Registrierkassa** anschaffen.

- Unternehmen C hatte bis Ende September 2015 schon einen Jahresumsatz von 40.000 Euro netto. Die darin enthaltenen Barumsätze belaufen sich auf 20.000 Euro netto. In diesem Fall werden **beide Grenzen**, also **15.000 Euro netto Jahresumsatz** und davon **7.500 Euro netto Barumsatz**, überschritten. Unternehmen C fällt prinzipiell seit 1. Jänner 2016 in die Kassenpflicht. Falls Unternehmen C noch keine Registrierkassa angeschafft hat, muss es keine Sorgen vor Strafen haben. Gestraft wird erst ab 1. April 2016. Sollte Unternehmen C im Zeitraum vom 1. April 2016 bis 30. Juni 2016 noch

immer keine Registrierkassa haben, dann muss es im Falle einer Kontrolle besondere Gründe glaubhaft beweisen können, warum es denn noch keine hat, um einer Strafe zu entgehen. Ab 1. Juli 2016 wird Unternehmen C wegen einer fehlenden Registrierkassa auf alle Fälle eine Geldstrafe von bis zu 5.000 Euro verhängt.

Jetzt, da die Grenzen geklärt sind, stellen sich weitere Fragen. Insbesondere der Begriff Barumsatz kann dazu verleiten, dass man meint, dass wirklich nur Bezahlungen mit Bargeld gemeint sind. Doch das Finanzministerium versteht unter Barumsatz nicht nur die Bezahlung mit Bargeld, sondern auch mit Bankomat- oder Kreditkarte, mit Barschecks, die Einlösung zuvor ausgegebener Gutscheine, Bons und ähnlichen Zahlungsmitteln.

Und wenn der Kunde bezahlt hat, so ist ihm ein Beleg auszuhändigen, den er bis zum Verlassen der Geschäftsräumlichkeiten bei sich



behalten muss. Die sogenannte Belegerteilungspflicht gilt auch, wenn keine Registrierkassenpflicht besteht! Gerade in der KT-Branche werden auch Zahlungen außerhalb der Geschäftsräume in bar getätigten. Muss jetzt jeder Fahrer eine Registrierkassa im Fahrzeug mithaben? Nein! Hier kommt der bewährte Paragon ins Spiel. Bei Umsätzen außerhalb der Geschäftsräumlichkeiten genügt es, dass den Kunden nach erfolgter Barzahlung ein Paragon ausgestellt wird. Der Durchschlag bleibt wie gewohnt beim Fahrer. Sobald er zurück in die Geschäftsräumlichkeiten kommt, müssen die außer Haus getätigten Barumsätze sofort in eine Registrierkassa eingegeben werden. In letzter Zeit tauchte immer wieder die Frage auf, ob dieser Vorgang jeden Tag gemacht werden muss bzw. wie denn vorzugehen wäre, wenn der Fahrer nicht jeden Tag ins Büro kommt. Sollte der Fahrer eine Tour haben, die sich über mehrere Tage erstreckt, muss er nicht jeden Abend extra zurück zum Standort des Unternehmens kommen. Es genügt, wenn er am Ende seiner Tour mit allen Durchschlägen zurück kommt und dann die Barumsätze umgehend in die Registrierkassa eingegeben werden.

Folgende Angaben sind auf einem Paragon anzuführen:

- Bezeichnung des leistenden/liefernden Unternehmens
- fortlaufende Nummer mit einer oder mehreren Zahlenreihen, die zur Identifizierung des Geschäftsvorfalls einmalig vergeben werden
- Tag der Belegausstellung
- Menge und handelsübliche Bezeichnung der Ware oder Dienstleistung
- Betrag der Barzahlung

Diese Angaben sind auch auf einem Registrierkassenbeleg anzuführen. Spätestens ab 2017 muss dieser Beleg bei der Verwendung der manipulationssicheren Registrierkassa (d. h. Sicherheitseinrichtung gem. der Registrierkassensicherheitsverordnung wurde implementiert) weitere Angaben vorweisen:

- Kassidentifikationsnummer (frei wählbar)
- Datum und Uhrzeit der Belegausstellung
- Betrag der Barzahlung nach Steuersätzen getrennt
- Maschinenlesbarer Code (im OCR Format, oder als QR-Code oder Link)

Ab 1. Juli 2016 können die manipulationssicheren Registrierkassen

schon beim Finanzministerium angemeldet werden. Hierfür wird es eine Applikation (App) vom Ministerium geben, die prüft ob die Anmeldung erfolgreich war oder nicht. D. h. der von der Kassa produzierte Startbeleg soll über eine App kontrolliert und als richtig bewertet werden können.

Obwohl das neue Jahr erst etwas mehr als zwei Monate alt ist, gibt es bereits die ersten Erfahrungen aus der Praxis, aus denen einige Empfehlungen für die Anschaffung von elektronischen Registrierkassen ableitbar sind. Besonders ist beim Kauf von Registrierkassen im Internet darauf Acht zu geben, dass man das Gerät auch bedienen kann und die Anleitung versteht oder einen entsprechenden Service nutzen kann. Es ist auf alle Fälle ratsamer, den Kauf einer Registrierkassa erst nach eingehender Beratung vorzunehmen. Daher wird die Anschaffung über einen Onlineshop eher nicht in Betracht zu ziehen sein. Lassen Sie sich beim Kauf einer Registrierkassa vertraglich zusichern, dass die Anforderungen des Finanzministeriums bzgl. der Umrüstbarkeit erfüllt werden können. Eine entsprechende Mustervereinbarung finden Sie unter wko.at/registrierkassenpflicht. Billig gekauft ist oft teuer angeschafft. Das Update einer Registrierkassa für 2017 oder einer entsprechenden Software für einen Computer kann genauso viel oder mehr kosten wie das System selber. Daher ist es besonders wichtig sich vorab genau über die Kosten eines Updates zu erkundigen.

Die Wirtschaftskammern Österreichs haben zwei Websites zum Thema Registrierkassen- und Belegerteilungspflicht mit umfassenden Informationen online gestellt:

- wko.at/registrierkassenpflicht
- registrierkassenpflicht.wkoratgeber.at



Energieeffizienzgesetz

Lassen Sie Ihr Geld nicht auf der Straße liegen –

So sichern Sie sich den Wert Ihrer Maßnahmen auch NACH dem 14. Februar 2016

Sie können als Unternehmer frei entscheiden, ob sie Ihre Maßnahmen jetzt an einen Energielieferanten abgeben (verkaufen) oder zu einem späteren Zeitpunkt verwerten wollen!

Das Unternehmen musste seine Maßnahmen bis spätestens 14. Februar des Folgejahres, konkret also Maßnahmen, die 2014 oder 2015 gesetzt wurden, bis zum 14. Februar 2016, in die Datenbank der Monitoringstelle einmelden:
www.monitoringstelle.at

- Dafür ist VORHER eine Registrierung im USP (Unternehmensserviceportal) notwendig. Der Zugang erfolgt über [www.usp.gv.at](https://www.usp.gv.at/Portal.Node/usp/public) unter „Meine Services – Anwendung zum Energieeffizienzgesetz“, <https://www.usp.gv.at/Portal.Node/usp/public>.

- Eine Erstübertragung an einen Energielieferanten ist auch danach möglich (unbefristet – bis zur Abwicklung des letzten Verpflichtungsjahres 2020).
- Eine Weiterübertragung nach

dem 14. Februar 2016 ist jedoch nicht mehr möglich.

- Der Energielieferant kann diese Maßnahmen somit nur noch erwerben, um sie für sich selbst zu verwenden.

- Alle auf Handelsplattformen angebotenen Maßnahmen, die bisher noch nicht übertragen wurden, bleiben gültig und können noch an Lieferanten verkauft werden. Auch diese Maßnahmen müssen bis spätestens 14. Februar 2016 in die Datenbank der Monitoringstelle eingemeldet werden.

Empfehlung der WKÖ:

Sichern Sie Ihre Maßnahmen durch rechtzeitige Eintragung in der Maßnahmedatenbank oder rechtzeitige Übertragung an einen Käufer.

Energieaudit – Fertigstellung bis wann?

- Das Bundes-Energieeffizienzgesetz verpflichtet große Unternehmen zur erstmaligen Durchführung eines Audits (alternativ: zur

Einführung eines Energiemanagementsystems) bis 1. Dezember 2015.

- In der Richtlinienverordnung zum Bundes-Energieeffizienzgesetz, die am 1. Jänner 2016 in Kraft getreten ist, wird die Notwendigkeit der Fertigstellung von Audits und EMS bis 1. Dezember 2015 nicht angesprochen.
- Stattdessen wird der Monitoringstelle (MS) eine Frist bis 31. Dezember 2016 gesetzt, um die Erfüllung der Verpflichtungen gemäß § 9 EEffG zu evaluieren (§ 21 Abs. 3).

- Bis dahin hat die Monitoringstelle die Verpflichtung, zu eruieren, ob die Meldung der Erfüllung erfolgt ist.

- Die Auditverpflichtung ist erst bis Ende 2016 zu prüfen, weil viele Auditoren noch das Jahr 2016 zur Fertigstellung der Audits brauchen, da sie erst ab Sommer 2015 die Befugnis erwerben konnten und seither restlos ausgebucht sind.

Die Monitoringstelle neigt zu der

Rechtsansicht, dass die Audits am 1. Dezember 2015 hätten abgeschlossen sein müssen.

Empfehlung der WKÖ:

Wir empfehlen, das Audit bzw. das EMS so rasch wie möglich fertigzustellen und der Monitoringstelle zu melden. Mit Kontrollaktivitäten der Monitoringstelle ist im Verlauf des Jahres 2016 zu rechnen.

Details: https://www.wko.at/Content.Node/Service/Umwelt-und-Energie/Energie-und-Klima/Energieeffizienz/Effizienter_Energie-einsatz_im_Unternehmen.html

Teilbarkeit von Maßnahmen

Maßnahmen größer 1 MWh können aufgeteilt werden:

- Auf mehrere Energielieferanten
- Über mehrere Jahre – dann Banking notwendig

Empfehlung der WKÖ:

Wir empfehlen, eine große Maßnahme in möglichst kleine Teile aufzuteilen, um in weiterer Folge möglichst flexibel bei der Aufteilung zu blei-

ben. Es wird nämlich die Auffassung vertreten, dass die Maßnahme nur einmal geteilt und die Stückelung im Nachhinein nicht mehr geändert werden kann.

Weiterverrechnung von Effizienzkosten durch Energielieferanten

- Einseitige Preiserhöhungen in Form von Energieeffizienz-Aufschlägen durch Energielieferanten müssen nur hingenommen werden, soweit der Kunde dem Lieferanten im Vertrag dieses Recht eingeräumt hat.

- Effizienzzuschläge in Höhe von 0,12 Cent/kWh (20 Cent mal 0,6 %) sind im Allgemeinen nicht gerechtfertigt, solange auf dem Markt, namentlich auf Handelsplattformen, Maßnahmen zu günstigeren Preisen erworben werden können und die somit notwendigen Kosten der Zielerreichung deutlich geringer als die Ausgleichszahlungen sind.

Empfehlungen der WKÖ:

- Unternehmen, die sich mit unangemessenen Preiszuschlägen konfrontiert sehen, können diese

beeinspruchen oder einen Lieferantenwechsel bei nächster Gelegenheit überlegen.

- Es gibt keine Notwendigkeit, sich gegenüber dem Lieferanten vorweg pauschal zu verpflichten, Energieeffizienzmaßnahmen an ihn zu übertragen. Schon gar nicht ist es erforderlich, sich gegenüber dem Lieferanten zur Tragung der Ausgleichszahlungen zu verpflichten, soweit ihm Maßnahmen zur Erfüllung seiner Lieferantenverpflichtung nicht übertragen werden.
- Wenn ein Kunde einem Lieferanten eine Befugnis zur Weiterverrechnung von Kosten des Energieeffizienzgesetzes einräumt, dann kann dies umfangmäßig auf das erforderliche Ausmaß beschränkt werden, d. h. der Lieferant darf nie mehr verrechnen als bei ihm (bei rationeller Geschäftsführung) Kosten anfallen.

Details finden Sie auf unserer Homepage unter https://www.wko.at/Content.Node/Service/Umwelt-und-Energie/Energie-und-Klima/Energieeffizienz/Effizienter_Energie-einsatz_im_Unternehmen.html

Förderung von Spritspartrainings für Lenker/innen von Lkws über 3,5 t hzG

Wieder konnte die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe eine Förderzusage von der Steiermärkischen Landesregierung erwirken.

Im Rahmen von Umweltgesprächen hat das Land Steiermark die Förderung von Spritspartrainings zugesagt, wobei es auch auf eines der Module der C95 angerechnet werden kann.

Das Förderansuchen können Unternehmer (KMU) mit steirischem Standort stellen, die die Spritspartrainings bei einem steirischen Aus- und

Weiterbildungsinstitut mit einem klimaaktiv mobil zertifizierten Trainer im firmeneigenen Lkw absolvieren.

Die Abwicklung der Förderung erfolgt ausschließlich über die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe: Alle Infos: Pamela Prinz Tel. 0316/601-638

E-Mail:
befoerderung.gueter@wkstmk.at

Die Förderrichtlinien und das Ansuchen erhalten Sie bei der Fachgruppe.





Förderung für das Kleintransportgewerbe und den Werkverkehr für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG

Ob Schwertransporter, Taxis oder Stadt- und Linienbusse, die Feinstaubbekämpfung im Verkehr scheint auf Kurs zu sein. Die heuer im Februar gestartete Landesförderung zur Anschaffung von Euro-6-Kleintransportern bis 3,5 Tonnen hzG wurde verlängert.

„1,5 Millionen Euro sind seit 2011 in die Förderungen neuer Lkws geflossen, die Erneuerung der Taxiflotte wurde mit 300.000 Euro unterstützt, zum Tausch der Busse haben wir 500.000 Euro aus Feinstaubmitteln beigesteuert“, zieht Umweltlandesrat Gerhard Kurzmann Bilanz im Kampf gegen den Feinstaub. Gerhard Schauperl, Obmann-Stv. für das Güterbeförderungsgewerbe, honoriert den finanziellen Schulterschluss, den das Land Steiermark mit der Branche gesetzt hat, fügt jedoch hinzu: „Das Fahrverbot für die älteren Lkws der Klassen Euro 0 bis Euro 2 hat die Unternehmer enorm unter Druck gesetzt, ihre Fuhrparks zu erneuern. Wir dürfen nicht vergessen, der Kaufpreis für einen modernen Lkw liegt bei rund 90.000 Euro und darüber. Der finanzielle Kraftakt war nur mit der Landesförderung zu schaffen.“ Das Ergebnis kann sich dafür

sehen lassen. Nicht weniger als 336 hochmoderne, emissionsarme Lkws über 7,5 t hzG konnten im Zuge der Initiative in den Verkehr gebracht werden.

Die Sparte Transport und Verkehr, insbesondere die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe, konnte beim Land Steiermark heuer erneut ein Fördervolumen von 300.000 Euro erwirken. Dass der Fördertopf neuerlich mit 300.000 Euro gespeist wurde, bedeutet nicht nur 150 neue Fahrzeuge, sondern auch eine gelungene Premiere für den Kleintransport. Denn erstmals wird auch diese Fahrzeugklasse gefördert.

Gefördert wird der Ankauf von Lkws bis zu 3,5 t hzG der Euro Klasse 6 oder alternativbetriebene Fahrzeuge für den Werkverkehr bzw. für das Güterbeförderungsgewerbe bei

gleichzeitiger, dauerhafter Abmeldung eines Lkw bis 3,5 t hzG der Euroklasse 3 bzw. niedriger (An- und Abmeldung müssen die selbe Zulassungsspezifikation haben – 19 für Werkverkehr bzw. 20 für Güterbeförderung. Pro Unternehmen sind maximal drei Fahrzeuge mit je 2.000 Euro förderbar.

Die Abwicklung der Förderung erfolgt ausschließlich über die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe:

Pamela Prinz
Tel.: 0316/601-638
E-Mail:
befoerderung.gueter@wkstmk.at

Die Förderrichtlinien und das Ansuchen stehen als Download zur Verfügung: www.wko.at/stmk/transporte

VORMERKEN

Fachkurs für das Güterbeförderungsgewerbe

Herbst 2016

Infogespräch: 6. Juli 2016

Kurs: 29. August bis 16. September 2016

Anmeldung

Wifi-Kursanmeldung
T. 0316/602
W. www.stmk.wifi.at

Inhalt

Dieser Kurs dient ausschließlich der Vorbereitung auf die fachspezifischen Gegenstände der Eignungsprüfung. Für den kaufmännisch rechtlichen Prüfungsteil ist der zusätzliche Kurs Unternehmertraining empfehlenswert, bietet jedoch keine Prüfungseinschränkung, da Sie das Wissen bei der Prüfung nachweisen müssen.

Schwerpunkte der Ausbildung

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

SIE wollen 2016 groß durchstarten!

Gesucht!
Motivierte und kreative Menschen
die etwas bewegen wollen!

BE CREATIVE

T. 0664/1 560 550 | www.printverlag.at

zuverlässig
und schnell



„Die Medizin
gegen
Krankenstand“

WIR HABEN DEN LKW-FAHRER DEN SIE BRAUCHEN.
Ewald Gugatschka | A-8212 Pischeldorf 448 | +43 664 332 88 99

Transporteure auf medialem Überholkurs

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

OTS0060 5 WI 0321 PWK0003 CI
WKÖ/Transport/Verkehr/Schienenverkehr

Fr., 26. Feb 2016

Transportwirtschaft: Konstruktive Beiträge sind immer willkommen – illusorische Entgleisungen sind entbehrlich

Utl.: WKÖ-Spartenobmann Klacska: politisch motivierte Statements auf dem Rücken der Frächter und deren Personal sind klar abzulehnen =

Wien (OTS) - Für Verwunderung sorgt die gestrige Aussendung von vida-Gewerkschaftern Hebenstreit. Der Belegschaftsvertreter will darin ganz allgemein eine Lanze für den Schienenverkehr brechen und nimmt dazu kurzerhand die aktuelle Problematik rund um die Grenzwartezeiten zur Hilfe. Dabei scheint er aber ganz außer Acht zu lassen, dass er damit seiner eigenen Klientel, nämlich den Lenkerinnen und Lenkern, in den Rücken fällt.

Alexander Klacska, Obmann der WKÖ-Bundessparte Transport und Verkehr: „Bei diesen Aussagen kann es sich wohl nur um einen unüberlegten Schnellschuss handeln, der vermutlich zum Ziel hatte, ein politisches Statement pro Schiene abzuliefern. Bedauerlich allerdings, dass dies den Anschein erweckt, Hebenstreit könnte Lenkerinnen und Lenker der Transporteure und Spediteure als Arbeitnehmer zweiter Klasse deklarieren wollen.“

Die Schiene als einzig selig machenden Transportweg darzustellen, ist schlichtweg naiv und falsch, stellt der Branchensprecher klar: „Wir stehen ganz klar und hundertprozentig hinter dem Ansatz, Transporte auf die Schiene zu verlagern - wo es eben möglich und sinnvoll ist. Dass dies im Zuge der problematischen Lage rund um verschärft kontrollierte Grenzen allermeist eben nicht realistisch ist, sagt einem schon der Hausverstand“.

Wenn man den Gedanken „Schiene als Allheilmittel“ weiterspinne und Realitäten dabei außer Acht lasse, müsse man sich überdies fragen, ob zukünftig Pendlerzüge warten müssten, damit die Güterzüge rasch passieren können, kritisiert Klacska. „Und wann ist in weiterer Folge damit zu rechnen, dass Schienenstrecken, die jetzt schon stark ausgelastet sind, mehrspurig ausgebaut werden?“

Die Bundessparte Transport und Verkehr ist ebenso Interessensvertretung der Schienenunternehmungen in Österreich – und arbeitet daher schon per se für realistische, vernünftige ko-modale

Transportmodelle. „Wer dazu konstruktive Lösungsvorschläge bringen möchte, ist bei uns immer herzlich willkommen! Unrealistische Entgleisungen aber sind entbehrlich und helfen niemanden weiter.“

↑ Konstruktive Beiträge sind immer willkommen - illusorische Entgleisungen sind entbehrlich
OTS, 26. Februar 2016

WKÖ-Klacska zum Jahresausklang: Schwung der jüngsten Erfolge mit ins Neue Jahr nehmen

Utl.: Obmann der Verkehrswirtschaft warnt vor hohen Kosten durch Grenzkontrollen – Quartalsbefragung der Mobilitätswirtschaft zeigt keine Konjunkturbelebung =

Wien (OTS) - Ein Jahr mit Höhen und Tiefen war 2015 für die österreichische Verkehrswirtschaft. „Zu den Highlights des Jahres zählt sicher, dass wir eine grundlegende Neugestaltung des Mautsystems ausverhandeln konnten. Das bringt nicht nur Transparenz, sondern erspart den Betrieben allein 2016 rund 65 Millionen Euro“, erläutert Alexander Klacska, Obmann der WKÖ-Bundessparte Transport und Verkehr.

Auch zum Energieeffizienzgesetz kamen zum Ende des Jahres noch erfreuliche Neuerungen: Die lange erwartete Richtlinienverordnung legt nun fest, welche Maßnahmen als Energiesparmaßnahmen per Gesetz anerkannt bzw angerechnet werden können.

Energiesparmaßnahmen der Verkehrswirtschaft vom Gesetzgeber anerkannt Dazu zählen Spritspartrainings (hier wird eine Treibstoffeinsparung von bis zu 10 Prozent angenommen) und die Befüllung von Reinigungs- und Reinhaltetadditiven für Dieseltreibstoff (2,6 Prozent Einsparung pro Liter Diesel werden angerechnet). Weitere für die Verkehrsbranche relevante Einsparmaßnahmen sind die Anschaffung eines neuen Pkw oder Kleintransporters (ab 15 Prozent weniger Endenergieverbrauch als das alte Kfz) bzw Fuhrparkmodernisierungen mit alternativen Pkw (entweder mit alternativen Treibstoffen oder Antriebstechnologien). Klacska: „Unsere Branche lebt Energieeffizienz nicht erst oder wegen des Energieeffizienzgesetzes. Umso erfreulicher ist es daher, wenn bereits Praxiserprobtes nun auch formal als Energiesparmaßnahmen anerkannt wird“.

Als aktuell größte Herausforderung für Wirtschaft und Gesellschaft sieht der Branchensprecher Terroranschläge und Flüchtlingsproblematik. „Die Flüchtlingsströme der letzten Monate haben auch in Österreich in mehrfacher Hinsicht zu Ausnahmesituations geführt. Gerade die Verkehrswirtschaft hat das zu spüren bekommen - mit Grenzblockaden und -kontrollen, stundenlangen Staus, mühsamen Umwegverkehren und, daraus resultierend, hohen Kosten“.

Zusatzzosten von 8,5 Mio. Euro täglich Würde das Schengen-Abkommen längerfristig ausgesetzt, wie es derzeit in der Europäischen Union diskutiert wird, würden die Kosten noch weiter rasant steigen, warnt Klacska: „Wie wir aus den Erfahrungen vor Schengen wissen, würde sich der Transport empfindlich verteuern. Das wäre ein Rückschritt für die Wirtschaft, der am Ende des Tages auch den Konsumenten teuer käme.“

Wären alle österreichischen Autobahn-Grenzübergänge in beide Richtungen von durchgehenden Kontrollen betroffen, kämen auf die Verkehrswirtschaft Zusatzkosten von bis zu 8,5 Mio. Euro täglich zu. Das schätzt die Bundessparte auf Basis der Annahme von durchschnittlich drei Stunden Wartezeit an den Grenzen durch die Kontrollen.

Konjunkturbefragung: Stimmung bleibt pessimistisch Klacska fordert daher von der Politik einen verstärkten Fokus auf Fairness und Ausgleich für die Verkehrswirtschaft, „damit nicht eine Branche überproportional belastet wird, die ohnehin schon oft genug an ihre Kostengrenzen stößt und dringend Entlastungen braucht“. Dass die konjunkturelle Situation der Verkehrswirtschaft immer noch schwächelt, zeigt die Unternehmerbefragung der Bundesparte für das vierte Quartal 2015: Die Entwicklung der Nachfrage schätzen die Betriebe mehrheitlich negativ ein, auch die Erwartungen an die Geschäftsentwicklung der zukünftigen Monate sind negativ und sogar pessimistischer als im Vorquartal.

Mit Sorge sieht Klacska auch die Beschäftigungsentwicklung: Die befragten Unternehmen in der Mobilitätswirtschaft haben im Rückblick auf die letzten 3 Monate ihre Mitarbeiterzahl geringfügig gesenkt. Für die kommenden Monate erwartet die Branche eine weitere Senkung des Mitarbeiterstandes.

Klacska: „Wie die Erhebung zeigt, braucht die Verkehrswirtschaft dringend positive Impulse. In den letzten Monaten ist uns einiges für unsere Betriebe gelungen, doch es ist noch viel zu tun: Wir stellen uns klar gegen standort- und wettbewerbsschädliche Maßnahmen, sei es eine flächendeckende Maut, eine Kettensperre-Liberalisierung oder die Flugabgabe. Nehmen wir also den Schwung der jüngsten Erfolge mit ins Neue Jahr, damit die Verkehrswirtschaft wieder an Fahrt gewinnen kann.“ (PWK981/PM)

↑ WKÖ-Klacska zum Jahresausklang:
Schwung der jüngsten Erfolge mit ins neue Jahr nehmen

OTS, 14. Dezember 2015

Mehr Fairness für die Wirtschaft

Viele Betriebe klagen über ungleiche Wettbewerbsbedingungen und Missbrauch im grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehr. Aus diesem Grund verstärken WKÖ Steiermark und Finanzpolizei nun ihre Bemühungen für einen faireren Wettbewerb. So wurde heute in Spielfeld, aber auch an anderen Grenzorten sowie auf der A2 bei Fürstenfeld-Ilz eine gemeinsame „Aktion scharf“ inklusive Aufklärungskampagne gestartet. Mehr als 60 Finanzpolizisten waren dabei im Einsatz - und das aus gutem Grund: Die Anzahl der aufgedeckten illegalen Aktivitäten hat sich in den vergangenen drei Jahren mehr als verdoppelt.

Mit den steigenden Temperaturen beginnt auch wieder die Bausaison in der Steiermark. Zuletzt sah sich die Branche mit etlichen Insolvenzen konfrontiert - und immer öfter liest man bei den Insolvenzgründen auch den Hinweis darauf, dass heimische Betriebe mit „sauber“ beschäftigten Mitarbeitern gegenüber ausländischen „Mitbewerbern“ durch Lohn- und Sozialdumping unter Druck geraten. „Die Schäden dieser kriminellen Machenschaften sind für die heimischen Betriebe enorm und nehmen immer öfter existenzbedrohliche Ausmaße an“, betonen WKÖ-Steiermark-Präsident Josef Herk und Hermann Talowski, Obmann der Sparte Gewerbe und Handwerk. In dieselbe Kerbe schlägt auch Bau-Innungsmeister Alexander Pongratz: „Rund 70 Prozent der ausländischen Firmen, die bei uns arbeiten, stehen unter dem Verdacht auf Lohn- und Sozialdumping.“ Mit schwerwiegenden Folgen, wie Daten des Alpenländischen Kreditorenverbandes (AKV) zeigen. Während die Bauinsolvenzen im Jahr 2015 österreichweit leicht zurückgegangen sind, stiegen sie in unserem Bundesland um 24,2 Prozent (!) an. Hauptbetroffen von diesem Druck ist aber nicht nur der Bau, sondern auch sämtliche baunahe Branchen vom Tischler bis zum Fliesenleger - und hier speziell in grenznahen Regionen.

11.145 „mutmaßlich illegale Aufträge“ im Jahr 2015

Der grenzüberschreitende Dienstleistungsverkehr nimmt generell immer größere Ausmaße an. Haben 2013 „nur“ 30.145 Unternehmen aus dem Ausland „Entsendungen von Mitarbeitern“ nach Österreich gemeldet, so waren es 2015 bereits 56.629 Meldungen. Die Finanzpolizei schätzt, dass in den vergangenen zwei Jahren mehr als 350.000 ausländische Mitarbeiter auf heimischen Baustellen gearbeitet haben. In dieser Zeit hat sich auch die Anzahl der „mutmaßlich illegalen Aufträge“ von 5.245 (2013) auf 11.145 (2015) mehr als verdoppelt. Allein im Jahr 2015 wurden deshalb von der Finanzpolizei mehr als 25 Millionen Euro an Strafen ausgestellt, 4,27 Millionen Euro davon allein in der Region Süd, sprich: der Steiermark, wo im Vorjahr 2.394 illegale Aktivitäten aufgedeckt wurden.

Dreistufige Kontrollen durch Finanzpolizei Aufgrund dieser laut Rigobert Rainer, dem Leiter der Finanzpolizei in der Steiermark und Kärnten, „dramatischen Entwicklung“ stellt die Behörde ab sofort den „Schutz der heimischen Wirtschaft in den Vordergrund“. Der Auftakt zu diesem Schwerpunkt startete am heutigen Freitag in den frühen Morgenstunden: Ab 4.30 Uhr wurde in der ersten Phase auf der A9 im Raum Spielfeld, mehreren weiteren Grenzübergängen an der steirischen Südgrenze sowie auf der A2 im Raum Fürstenfeld-Ilz sämtliche Firmenfahrzeuge aus dem Ausland gestoppt und kontrolliert. Mehr als 60 Beamte der Finanzpolizei waren dabei im Einsatz und haben die jeweiligen Zielorte der Fahrzeugbesetzungen abgefragt. In der zweiten Phase werden diese Angaben nun überprüft, teils die Baustellen vor Ort besucht und kontrolliert. In der dritten Phase werden Unterlagen gesichtet, wenn nötig Finanzstrafverfahren eingeleitet und letztlich Strafen ausgesprochen. Mitarbeiter und Funktionäre der WKÖ Steiermark haben zudem mit Informationsmaterialien und Broschüren versucht, über die Pflichten im grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehr aufzuklären. Auch ein mehrsprachiger Folder wurde an die Kontrollierten verteilt. „Es ist unsere Pflicht hier für mehr Fairness im Wettbewerb zu sorgen“, so Herk. Wenn Facharbeiter illegal um 3 bis 4 Euro pro Stunde beschäftigt werden, sei man davon aber weit entfernt. „Darum steht für uns auch der Schutz der heimischen Wirtschaft im Vordergrund, wir werden ab sofort verstärkt ausländische Firmen kontrollieren“, so Rainer. Dabei hilft auch der Erhebungsdienst der WKÖ Steiermark unter der Leitung von Leopold Strobl. Hier verzeichnet man ebenfalls eine Steigerung: 246 Anzeigen (2014: 227) resultierten im Vorjahr aus insgesamt 2053 Pfuscher-Erhebungen.

Steirische Frächter unter massiven Druck

Neben den bau- und baunahen Branchen leiden aber auch die steirischen Frächter vermehrt unter Lohn- und Sozialdumping. Obmann Albert Moder: „Die Finanzpolizei ist nicht nur gefragt, diese Illegalitäten aufzudecken und zu unterbinden, sondern auch die heimischen Transportbetriebe zu schützen und gegen die Ungleichheit im Wettbewerb vorzugehen. Denn Frächter aus dem Ausland drücken den Transportpreis derart, dass heimische Güterbeförderer oft nicht einmal mehr kostendeckend fahren können.“ Doch auch der Staatskasse käme die Bekämpfung dieses ungleichen Wettbewerbs zu Gute. Jeder ausgeflaggte Lkw bedeutet nämlich ein Minus von 60.000 Euro jährlich an Abgaben, die der österreichische Staat buchstäblich auf der Straße liegen lässt. Nicht miteingerechnet sind die Arbeitsplätze in Österreich, die dadurch direkt und indirekt verloren gehen und damit ebenfalls die Staatskassen belasten. Konkret geht hier um 11.000 österreichische Transportunternehmen mit rund 70.000 unselbstständig Beschäftigten, in der Steiermark sind es 1.500 Unternehmen.

Wie groß dieses Problem ist, zeigte das Industriewissenschaftliche Institut. Von den 6,2 Milliarden Mauttransaktionen auf Autobahnen und Schnellstraßen entfielen im Vorjahr 53 Prozent auf ausländische Lkw. Mittlerweile sei jeder zweite Lkw im Besitz eines österreichischen Unternehmens im Ausland angemeldet.



↑ Mehr Fairness für die Wirtschaft,
Aktion der Finanzpolizei und WKÖ, 12. Februar 2016



Stahl bewegt – SAKO-TRANS

Alles, außer gewöhnlich sind die auf dem gepflegten Firmenareal in Ratschendorf angesiedelten Betriebe SAKO-STAHL, FTW-SAKO und SAKO-TRANS, die wie Zahnräder ineinander greifen. Stahl spielt in Bereichen, in denen hohe Leistung, Zuverlässigkeit und Sicherheit gefordert sind, eine entscheidende Rolle. SAKO-STAHL überzeugt in der Eisenverarbeitung und SAKO-TRANS, wenn es um die termintreue Lieferung geht.

Franz Saringer gründete zusammen mit seiner Frau Karin 1987 das Unternehmen SAKO-STAHL, das auf die Verlegung von Baueisen spezialisiert ist. Der Transport des Stahls wurde in den ersten Jahren fremdvergeben. Im Jahre 1992 übersiedelte das Unternehmen in die südsteirische Gemeinde Ratschendorf, drei Jahre später erfolgte die Gründung der Firma SAKO-TRANS und ein Jahr danach die der FTW-SAKO.

Durch diese Expansionen erhöhte sich das Leistungsspektrum um die Baustahlbearbeitung, den Baustahlhandel und um den Transport des Baustahls und auch anderer Güter.

Ein Umbau des Werkes sowie die Errichtung neuer Produktionshallen wurde notwendig und war 2004 abgeschlossen. Damit wurde ein Jahresausstoß von ca. 70.000 Tonnen Stahl ermöglicht. Die Gründung der SAKO-TRANS ermöglichte flexibel auf Kundenwünsche zu reagieren, und der Unternehmensführung besonders wichtig, pünktliche und verlässliche Lieferungen zu garantieren.

Franz Saringer fing ganz klein an und baute gemeinsam mit seiner Frau – „ohne sie wäre das nicht möglich gewesen“, betont der Firmeninhaber –, das Unternehmen sukzessive zu



SAKO-STAHL, im südsteirischen Ratschendorf, ist der größte Eisenbiegerbetrieb Österreichs.

Foto: © SAKO



Das gepflegte Firmengelände auf dem 30.000 m² umfassenden Areal spiegelt den Firmengeist von SAKO wider – Qualitätsprodukte, pünktliche Lieferung, straffe Organisation und zukunftsorientierte Planung.

einem Vorzeigebetrieb und schließlich zum größten Betonstahlbieger Österreichs auf. Mit Gründung der SAKO-TRANS legte Franz Saringer die Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe ab. Welche Anforderungen das Frächtergewerbe mit sich bringt, wusste er aus eigener Erfahrung, war er doch in seinen Jugendjahren für einige Zeit als Lkw-Fahrer beschäftigt.

21 Sattelschlepper stehen heute für den Materialtransport zur Verfügung. Davon sind fünf Auflieger für diverse Sondertransporte wie Überlängen- bzw. Überbreitenmaterialien ausgelegt. Für Ladetätigkeiten werden drei Fahrzeuge mit Kränen und ein 3-Achs-Lkw mit Kran eingesetzt. Die Eigenlastung der SAKO-TRANS beträgt ca. 60 %, daneben übernimmt das Unternehmen Transportaufträge aller Art wie Dünger, Zement, Leimbinder, Flaschen usw. Unterwegs ist die Flotte europaweit, vorrangig aber in Österreich.

Saringer setzt auf seine langjährigen Mitarbeiter, die zum Teil über 25 Jahre im Unternehmen beschäftigt sind, und betont: „Um erfolgreich zu sein, benötigt man neben dem ungebrochenen Willen etwas zu bewegen ein gutes, verlässliches Team, mit dem man Visionen und Ideen umsetzen kann“. Eine große Herausforderung sieht der

Firmenchef darin, nicht nur etwas aufzubauen, sondern auch sich auf dem Markt zu etablieren und zu bestehen und sich mit Weitsicht den Wettbewerbsbedingungen anzupassen.

Handlungsbedarf seitens der Politik gibt es für Franz Saringer im Bereich der Ladegutsicherung. Seine Mitarbeiter werden in diesem sensiblen Bereich fortlaufend geschult und dennoch passiert es, dass die Ladegutsicherung in anderen Bundesländern bemängelt wird, da die Beurteilung der Ladung dem einzelnen Beamten obliegt und es keine österreichweiten einheitlichen Richtlinien gibt. Dasselbe gilt auch bezüglich der unterschiedlichen Ansichten über Einsatz- und Ruhezeit zwischen Arbeitsinspektorat und Sozialversicherung. Wartezeit, die für das Arbeitsinspektorat eine Pause und somit Ruhezeit ist, ist für die Sozialversicherung Arbeitszeit – eine Diskrepanz, die leicht behoben werden könnte und dem Frächter mehr Klarheit geben würde.

Durch den Mut für Neues, einem guten Gespür dafür, was der Markt braucht und den permanenten Einsatz, gemeinsam mit seiner Ehefrau und seinen Mitarbeitern, kann das Unternehmen SAKO auch in Zukunft auf kontinuierliches Wachstum setzen und seine Kunden durch Verlässlichkeit und Qualität überzeugen.

Wordrap



Franz Saringer

3 Gründe, warum Franz Saringer der Job Spaß macht.

- Die Herausforderung, aus dem Nichts etwas aufzubauen
- Der familiäre Umgang mit den Mitarbeitern
- Problemlösungen zu finden

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

- Das Missverhältnis der Bedingungen, die zwischen Österreich und dem Ausland bestehen, bereinigen
- Einheitliche Richtlinien zur Ladegutsicherung (österreichweit) und zu Einsatz- und Ruhezeit

Factbox

Firma:
SAKO-TRANS Transport GmbH

Geschäftsführer:
Franz Saringer

Sitz:
8483 Ratschendorf 62
T. 03474/71 01-0
W. www.sako.at

Gründungsjahr: 1995

Mitarbeiter: 28
Fuhrpark: 25

Tätigkeitsfeld: Materialtransport für SAKO-STAHL; Dünger, Zement, Leimbinder, Flaschen etc.



Rund um die Uhr im Einsatz – Franz Wuthe

Voller Energie und Begeisterung lebt Franz Wuthe seinen Beruf. Er ist in erster Linie Kaufmann – ein vorausschauender, immer im Einsatz und immer die Zeichen der Zeit erkennend und jede Gelegenheit ergreifend.

Für Franz Wuthe hat Handwerk goldenen Boden und den hat er bestens genutzt.

1973 machte er sich als Ein-Mann-Betrieb selbstständig und schuf aus dem Nichts ein überaus bekanntes Unternehmen. Es begann mit der Pachtung einer Elan-Tankstelle in der Heinrichstraße, die von 6 bis 24 Uhr geöffnet hatte. Oft musste die Tankstelle wegen Treibstoffmangels geschlossen werden und der gelernte Kfz-Meister machte aus der Not eine Tugend und reparierte währenddessen Autos. Nicht lange und er konnte seinen ersten Fix-Angestellten beschäftigen. Wuthe wurde zum Vorzeigebetrieb der Firma Elan, denn kein anderer verkaufte solche Mengen an Motoröl, Scheibenwischer, Zubehör etc., wie er. Doch Wuthe ruhte sich auf seinen Lorbeeren nicht aus, sondern suchte und fand 1978 am Karlaugürtel, der heutigen Firmenzentrale, ein neues Objekt. Innerhalb

weniger Monate errichtete er dort eine Werkstatt. Immer mehr Arbeiten verlegte er in den neuen Standort, der schon damals 24 Stunden geöffnet hatte. Parallel dazu begann Wuthe Fahrzeuge nicht nur zu reparieren sondern auch abzuschleppen. Um das Gewerbe auch ausüben zu dürfen, legte er die Konzessionsprüfung, die damals noch Fuhrwerksprüfung genannt wurde, ab und betreibt seitdem den Rund-um-die-Uhr-Pannen- und Abschleppdienst. Der Grundstein für das heute so florierende Unternehmen war gelegt. Im Laufe der Jahre wurden dafür die verschiedensten Fahrzeuge angeschafft – Wuthe hatte zwischenzeitlich den größten Abschleppwagen mit 34-Tonnen-Eigenwert.

Franz Wuthe lebt sein Motto – das auch die WKO als Werbeslogan nutzte – „unternehmen statt unterlassen“ und sieht einen Grund für seinen Erfolg darin, dass Arbeit für ihn Hobby

Fotos: © Wuthe



Wordrap



Franz Wuthe

3 Gründe, warum Franz Wuthe der Job Spaß macht.

- Weil er viel mit Menschen zu tun hat und dabei Probleme lösen kann;
- weil jemandem helfen, menschlich viel Freude macht;
- Es macht ihm Freude, Angebote an den Kunden zu bringen.

Wäre ich kein Frächter ...

- würde ich wieder alles gleich machen, nur wäre es heute leichter.

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

- Die Wettbewerbsvoraussetzungen sollten für alle gleich sein - z. B. dürfte man den Pannendienst nicht Vereinen überlassen. Steuerschonende Modelle gehören abgeschafft.

Factbox

Firma:
**F. Wuthe Kfz - Werkstattendienst
ATSW - Pannen- und Abschlepp
GmbH**

Inhaber von F. Wuthe Kfz:
Franz Wuthe (Einzelunternehmen)

Sitz:
Triester Straße 25, 8020 Graz
T. 0316 72 11 11
M. office@kfz-wuthe.at
www.kfz-wuthe.at

Gründungsjahr: 1974
Mitarbeiter: 22
Fuhrpark: 30 - davon 18 Einsatz-fahrzeuge

Tätigkeitsfeld: 24-h-Pannendienst, Sicherstellungen, Reparatur



GLOBEMANAGER PLUS

Die Software für den FRÄCHTER

GLOBEMANAGER PLUS ist eine multifunktionelle und modular aufgebaute Datenbanklösung zur umfassenden Betriebsorganisation kleiner und mittelständischer Unternehmen.



- Einfachste Bedienung von der Auftragserfassung bis zur Abrechnung
- Import von Maut-, ZAAC- und Tankdaten
- Auftragszuordnung von Mautdaten mit individuellen Abrechnungsvarianten
- Rasche Terminübersicht und Vergabe
- Auftrags- und Terminerfassung direkt im grafischen Ressourcenplan
- Disposition von Fahrer und Fahrzeug per drag & drop
- Stundenübersicht der Fahrer zur Laufzeit in der grafischen Übersicht
- Kalkulation der Fahrer-Einsatzzeiten zur Laufzeit
- Stundenabrechnung und Personalzeiterfassung zur Lohnabrechnung
- Diäten – Spesen – Fahrgeldabrechnung
- Fuhrparkverwaltung
- Formatunabhängige Dokumentverwaltung (Scan, E-Mail, Word ...)
- Ausdruck von Disposition / Wochenplan
- Umfangreiche Statistik und Kostenrechnung

Die Software für den Frächter wurde in Kooperation mit namhaften Transportunternehmen entwickelt.

Weitere GM+ Module: Verkauf, Einkauf, Lager, Terminplaner, Finanzbuchhaltung, Telebanking, E-Rechnung, Kostenrechnung, Intrastat/ARA/ERA, Datanorm, Vertragsverwaltung, Dokumentenmanagement, POS/Kassa, Personalzeiterfassung, Compass-Firmenabfrage, XML WEB Service, ÖNORM Ausschreibung

Mit dem **GLOBEMANAGER PLUS** haben Sie eine seit Jahren bewährte Softwarelösung mit vielen Möglichkeiten zur Einbindung individueller betriebsspezifischer Funktionen Ihres Unternehmens.

Sämtliche Anpassungen (keine Programmierung!) verändern nicht den Softwarestandard, sind zukunftssicher und ohne Folgekosten updatefähig!

Zeitsparend, effizient und trotzdem einfach zu bedienen – seit über 25 Jahren unser Credo bei der Entwicklung von betrieblichen Softwarelösungen!

Kontakt:
Ing. Markus Fluch
Ing. Günter Fluch

COMMEO
INFORMATIONSTECHNIK **Data**

Buchalkastraße 5
A-8605 Kapfenberg
www.commeo.at

Tel.: 03862/25985
Fax: 03862/25985-4
E-Mail: info@commeo.at

Professional
Systempartner von



Ihr Alltrucks Service-Partner:
Kompetent, zuverlässig,
flexibel.

Ihre Vorteile auf einen Blick

- Alle Marken – alle Leistungen
- Hohe Service-Qualität
- Diagnose und Reparatur
- Kompetente Beratung
- Europaweites Netzwerk



AMS

AUTOMOTIVES & INDUSTRIES

Rudolf-Diesel-Straße 3; A-8141 Premstätten
Tel.: +43 3136 / 503 – 0 Fax: +43 3136 / 503 - 111
Email: office@amskfz.at

Wir bieten Ihnen:

- Allgemeine Werkstätte
- Bremsendienst
- Einspritz- & Hochdruckpumpen
- Turbolader
- Gelenkwellen
- ZF - Kundendienst
- Standheizungen / Klimaanlagen
- §57a - Überprüfungen
- Lärmarm- Überprüfungen
- Ladebordwand - Überprüfungen

ALLTRUCKS
TRUCK & TRAILER SERVICE

KNORR-BREMSE **BOSCH** **ZF**

office@riedler.com
www.riedler.com
www.facebook.com/riedler.fahrzeugbau



Riedler-Anhänger



Rungenfahrzeuge – Holztransport von Format

Ing. Rene Schranz
+43 699 10706802
Verkaufsberater Österreich Süd, Ost

- Individuelle Detaillösungen
- Ausziehbare Rungenanhänger
- Rungensattelanhänger

berufskraftfahrer weiterbildung

Profis am Steuer

Ihr wirtschaftlicher Erfolgsfaktor

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Training Recht
- Training Gesundheit / Sicherheit

Module ab € 85

Preis pro Person, exkl. MwSt.

Infos und Buchung

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring (03182) 401 65

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Kalwang (03846) 200 90