

VOLLE FAHRT

VOL. 2 / 2024

Das Magazin der steirischen Frächter



SCHULPROJEKT „TOTER WINKEL“

**ARBEITSVERTRAGSRECHTS-
ANPASSUNGSGESETZ
(AVRAG) SEITE 10**

**NOVELLE LOHN- UND
SOZIALDUMPING-
BEKÄMPFUNGSGESETZ SEITE 11**

**Jetzt Umrüsten
im Rahmen der
gesetzlichen \$24
Überprüfung!**



**Der intelligenten Fahrtenschreiber - Version 2
DTCO 4.1
Fit für das EU-MOBILITÄTSPAKET!**

www.fleet.vdo.at

DTCO 4.1® - Der Smart DTCO® der 2. Generation

- **August 2023** - Alle neu zugelassenen Fahrzeuge (national und international).
- **Bis Ende 2024** - Nachrüstung aller Tachographen (analoge und Tachographen - 1B) im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis August 2025** - Vorgeschriebene Nachrüstung aller intelligenten Tachographen der 1. Generation im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Bis Juli 2026** (grenzüberschreitender Verkehr) - Alle Fahrzeuge über 2,5 Tonnen.

VDO – alles aus einer Hand
VDO

Mehr unter www.fleet.vdo.at oder Tel. +43 1 98127-0



ac truck & trailer GmbH
SERVICE | REPARATUR | FAHRZEUGBAU

**ZERTIFIZIERUNGS-
MERKMALE**

- Nachhaltige Waschchemie
- Wasseraufbereitungsanlage/
Kaltwasserbetrieb
- Ressourcenschonender
Waschanlagenbetrieb



Ab sofort bieten wir mit unserer neuen LKW-Waschstraße Sauberkeit vom Kleinbus bis zum Hängerzug. Auch Reisebusse erstrahlen in perfektem Glanz dank unserer hochmodernen Anlage.

Zusätzlich zur Außenwäsche haben wir sämtliche Spezialwäschen im Portfolio:

• Unterbodenwäsche LKW	• Innenbodenwäsche
• Baustellenfahrzeuge	• Schubboden
• Hochdruckreinigung	• Motor-, Getriebe- oder
• Innenbodenwäsche	• Kranwäsche
• Hängerzug/Sattelauf- lieger	• Planenreinigung
	• Dieseltankreinigung

ac truck & trailer GmbH
Siegfried Theiss-Straße 20
2700 Wiener Neustadt

T +43 (0) 2622 277 82-0
E office@sw-truck-trailer.at
www.sw-truck-trailer.at



★ NACHHALTIGE
AUTOWÄSCHE
★ 2024
★ WashTec

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

Vor einigen Tagen hat die neueste Studie der TU Graz, die die Arbeiterkammer Wien in Auftrag gegeben hatte, wieder jede Menge Staub in der Transportwirtschaft aufgewirbelt. Das leidige Thema CO₂ wurde von der Arbeiterkammer in den Zusammenhang mit der Geschwindigkeit des Lkw-Verkehrs gebracht, wonach laut Studie im Durchschnitt der Schwerverkehr um 5 km/h schneller unterwegs ist, als er dürfte. Die Schlussfolgerung der AK, ich fasse kurz zusammen: Wären alle Lkw mit der maximal erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h am Tag bzw. 60 km/h in der Nacht auf den Autobahnen und Schnellstraßen unterwegs, würde man rund 200.000 Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen. Die daraus abgeleitete Forderung der AK: Die Abschaffung der messtechnischen Toleranz, aber auch EU-weit eine strikte Einhaltung der vorgeschriebenen Tempolimits. Dass man eine Studie durch Weglassen einiger Infos mannigfaltig zu seinen Gunsten interpretieren kann, haben wir im direkten Gespräch mit der TU Graz erfahren, die uns persönlich die Studie präsentiert hat. So hat etwa der Lkw-Verkehr am Gesamtverkehrsaufkommen nur 17 Prozent Anteil, an den Gesamtemissionen weit weniger. Darüber hinaus ist es unglaublich, was die AK für ein Lkw-Bashing betreibt, zumal die Versorgungssicherheit damit angegriffen wird. Zum anderen hat die AK offensichtlich keine Ahnung von der Arbeit derer, die sie vertritt – in diesem Fall den Lkw-Fahrern. Betrachtet man diese CO₂-Thematik und kombiniert diese noch mit den vielen anderen „Feindseligkeiten“, denen die Güterbeförderer mit ihren Lkw ausgesetzt sind, so kommt man zur Conclusio, dass es offenbar gutes und böses CO₂ geben muss. Fassen wir zusammen: Der Lkw fährt einige wenige km/h zu schnell, und begeht die CO₂-Todsünde. Aber regionale

Lkw-Fahrverbote, die nachweislich laut einer Studie der TU Wien Umwegverkehre produzieren, die hochgerechnet jährlich 500.000 t CO₂ pro Jahr zusätzlich bringen, werden als gut befunden und lassen die Bürgermeister der dort im Lkw-Fahrverbot ansässigen Bevölkerung hochleben. Umwegbeispiele wurden von der Fachgruppe immer wieder an unseren Verkehrslandesrat Lang gesendet, allerdings wurde nie darauf reagiert. Das prägnanteste Beispiel war ein Transport von Trieben nach Kärnten, wo das Lkw-Fahrverbot B317 die kürzeste Route verbietet und der Lkw nach Graz durch das Luftsanierungsgebiet über die Pack zu mehr als 80 km Umweg gezwungen wird. Da fehlt mir jedes Verständnis. Um Klima- und Umweltschutz kann es da wohl nicht gehen, oder?

Und spätestens, wenn man die schon etwas ältere, aber immer noch gültige Lkw-Nacht60er-Emissionsstudie der TU Graz betrachtet, wird klar, dass es nicht um den Umweltgedanken geht, sondern wie man den Lkw schlecht macht und verhindert. Denn der Motor des Lkw ist so eingestellt, dass er bei 80 km/h am wenigsten Emissionen ausstößt. Mit 60 km/h hat man nachweislich nicht nur mehr Stickoxide, sondern auch mehr Monoxide. Dass es aber ohne Lkw nicht geht, hat die Corona-Pandemie gezeigt. Nicht die Schiene hat die Versorgungssicherheit gewährleistet und Toilettenpapier, Nudeln und andere Artikel des täglichen Bedarfs in die Regale gebracht, sondern der Lkw. Leider wurde das sehr schnell vergessen.

Unvoreingenommen und mit großer Begeisterung begegnen jedoch Kinder dem Lkw. Das haben wir im Zuge unserer steirischen Schulungsaktion „Toter Winkel – ein Mal sehen, was der Lkw-Fahrer aus dem Führerhaus nicht sehen kann“ erfahren. Derzeit



Obmann Peter Fahrner

besuchen wir Schulen in den Regionen Deutschlandsberg und Leibnitz in Absprache mit der steirischen Bildungsdirektion. Bis Schulschluss werden wir rund 1.000 steirische Volksschüler gemeinsam mit der Polizei geschult und einen Blick aus dem Führerhaus eines Lkw ermöglichen haben. Etliche Güterbeförderer haben dafür für einige Stunden ihren Lkw mit Fahrer zur Verfügung gestellt. Dafür möchte ich mich recht herzlich bedanken. Besonderer Dank gilt dabei unserem Ausschussmitglied Christian Kaufmann, der die Organisation vor Ort übernommen hat. Weiteres über die Aktion lesen Sie bitte auf den Seiten 6–9.

Last but not least möchte ich nochmals an unsere nächste Fachgruppentagung erinnern. Diese wird nach der heurigen Pause am 1. Februar 2025 wieder am Nachmittag im Messecenter Graz stattfinden. Bitte den Termin unbedingt vormerken, und keine Sorge, die Redebeiträge werden massiv eingeschränkt 😊


**Euer Obmann
Peter Fahrner**

Toter Winkel: Schüler dürfen sehen, was der Fahrer nicht sehen kann

Die Gefahr von einem Lkw-Fahrer übersehen zu werden, ist groß. Die steirische Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe hat mit der steirischen Bildungsdirektion und der Polizei nun nach VS Wildbach im Oktober 2023 weitere Volksschulen in den Bezirken Leibnitz und Deutschlandsberg besucht. Insgesamt sind es 21 Schulen, die Aktion läuft ...

Halbzeit, wie beim Fußball, hat die Tote-Winkel-Aktion der Fachgruppe Güterbeförderung: „Insgesamt werden seit Anfang Mai bis 1. Juli 21 Volksschulen in den Bezirken Leibnitz und Deutschlandsberg besucht“, ist Obmann Peter Fahrner stolz. „Die Aktion wird nicht nur von den Kindern begeistert angenommen, sondern auch die Lehrerinnen und Lehrer sind beeindruckt, wie wirksam es für die Schüler ist, auch im Lkw Platz nehmen zu dürfen, um zu sehen, dass im Toten Winkel die restliche Klasse nicht gesehen werden kann.“ Die Organisation vor Ort hat Ausschussmitglied Christian Kaufmann, der als Transportunternehmer aus Stainz die Gegend wie seine Westentasche kennt, fest in seiner Hand. „Die Kinder sind dem Lkw gegenüber noch ohne Vorurteil. Sie haben

ein Aha-Erlebnis, wenn Sie aus der Fahrerkabine heraus plötzlich weder vorne noch seitlich ihre Klassenkameraden nicht mehr sehen können. Aber das Beeindruckendste für sie ist, wenn sie im Lkw Platz nehmen dürfen“, fasst Kaufmann die Impressionen vor Ort zusammen.

Ziel der Aktion:

Das Bewusstsein der Kinder schärfen und Unglücksfälle vermeiden, denn tödliche Unfälle mit Lastern sind in den letzten Jahren keine Seltenheit mehr. Für Betroffene aber auch Lkw-Lenker eine schwierige Situation, weiß Fachgruppengeschäftsführerin Anja Krenn: „Wenn etwas passiert, dann leidet nicht nur der Verunfallte, sondern auch der Fahrer. Er muss den Unfall seelisch verkraften und ihn mit seinem Gewissen ausma-

chen. Das kann sehr belastend sein. Da hilft es auch nicht, wenn er genau weiß, dass ihn ob des Toten Winkels keine Schuld trifft, dass er nichts gesehen hat.“

Vor allem beim Abbiegen kommt es häufig zu brenzligen Situationen. Mit dem richtigen Wissen könnten Unfälle, die meist tödlich sind, beim Abbiegen vermieden werden. Mit der Aktion „Toter Winkel“ möchte die Fachgruppe Güterbeförderung bei den Kleinsten ansetzen. Einen ersten Aktionstag startete die Fachgruppe Ende Oktober in der Volksschule Wildbach. Gemeinsam mit zwei Polizisten des Stützpunkts Deutschlandsberg und einem über 18 Meter langen und bis zu 40 Tonnen schweren Lkw des lokalen Transportunternehmers

Bernhard Pirker besuchten sie die Viertklässler und machten sie nicht nur in der Theorie auf die Gefahren



V.l.: Organisator Christian Kaufmann, Obmann Peter Fahrner und GS Anja Krenn

des Toten Winkels aufmerksam, sondern ermöglichten ihnen auch einen Blick aus der Fahrerkabine heraus. „Am 1. Juli haben wir dann mit Wildbach 1.000 Volksschüler geschult. „Die Aktion möchten nicht nur wir gerne weiterführen“, sagt Peter Fahrner, Obmann der Fachgruppe, „auch die Schulen, die bereits besucht wurden, sind Feuer und Flamme für eine Neuauflage.“ Und auch die Bildungsdirektion hätte gerne eine Fortsetzung. Man darf gespannt sein. „Jedenfalls werden noch Transportunternehmer gesucht, die diese Aktion unterstützen, in dem sie für zwei Stunden einen Lkw mit Fahrer bereitstellen.

Bei Interesse bitte ein Mail an: befoerderung.gueter@wkstmk.at



Foto: © Christian Kaufmann



Folgende Volksschulen beteiligen sich am Projekt „Toter Winkel“:

Groß St. Florian | Großklein
St. Johann im Saggaual
St. Peter im Sulmtal | Bad Schwanberg
Wagna | Frauenberg | Tillmitsch
Gabersdorf | Wildon | Hengsberg
St. Georgen | Kaindorf an der Sulm
Sternschule – Privatschule der Gräfin
Elvine de La Tour | Heimschuh
St. Josef | Lang | St. Stefan ob Stainz
Rassach | Empersdorf | Lannach



St.Georgen
an der Stiefing



Gabersdorf



Empersdorf



Lang



St. Stefan
ob Stainz



Kaindorf
an der Sulm

Fotos: © Christian Kaufmann

Rechtsansicht des Ministeriums zu §11b AVRAG (Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz) – Weiterbildung

Rechtsansicht des Ministeriums hinsichtlich der neuen Regelung im § 11b AVRAG

Die Umsetzung der Transparenz-Richtlinie wurde am 27. März 2024 im BGBl I 11/2024 kundgemacht und ist am 28. März 2024 in Kraft getreten. Teil der Umsetzung ist unter anderem der neue § 11b AVRAG (<https://tinyurl.com/3wxxpj7k>). Diese Bestimmung legt fest, dass sofern aufgrund gesetzlicher Vorschriften, Verordnungen, Normen der kollektiven Rechtsgestaltung oder des Arbeitsvertrages eine bestimmte Aus-, Fort- oder Weiterbildung Voraussetzung für die Ausübung einer arbeitsvertraglich vereinbarten Tätigkeit ist,

- die Teilnahme des Arbeitnehmers an dieser Aus-, Fort- oder Weiterbildung Arbeitszeit ist;
- die Kosten für diese Aus-, Fort- oder Weiterbildung vom Arbeitgeber zu tragen sind, es sei denn, die Kosten werden von einem Dritten getragen.

Im Gegensatz zu dieser gesetzlichen Bestimmung regelt **Artikel XVII lit b des Kollektivvertrags für Arbeiter im Güterbeförderungsgewerbe**, dass die Zeiten eines Kursbesuches bzw. des Besuches der jeweiligen Ausbildungseinheit einer Weiterbildungsmaßnahme gemäß §19b Gü-

terbeförderungsgesetz keine Arbeitszeit im arbeitszeitrechtlichen Sinne darstellt, sondern es sich um **Freizeit** handelt.

In Zusammenschau dieser beiden Regelungen haben wir an das zuständige Ministerium (BMAW) die Frage gerichtet, ob bzw. inwieweit Artikel XVII lit b des KV mit der neu in Kraft getretenen Bestimmung des § 11b AVRAG vereinbar ist.

Rechtsansicht des zuständigen Ministeriums:

Das BMAW hat uns hierzu mitgeteilt, dass § 19b Güterbeförderungsgesetz lediglich die Verpflichtung für Berufskraftfahrer:innen enthält, durch eine „Weiterbildung“ den Nachweis des Weiterbestehens der Fahrerqualifizierung zu erbringen. Damit stellt diese „Weiterbildung“ **keine Weiterbildung** aufgrund gesetzlicher Vorschriften **im Sinne des § 11b AVRAG** dar.

Aus dieser Rechtsansicht ergibt sich somit, dass § 11b AVRAG nicht auf Weiterbildungsmaßnahmen gem. §19b Güterbeförderungsgesetz anzuwenden ist, sondern weiterhin

die kollektivvertragliche Bestimmung des **Artikel XVII** vollinhaltlich in Kraft bleibt. Die Abgeltung der Zeiten des Kursbesuches richtet sich daher wie bisher ausschließlich nach Artikel XVII lit b. **Zeiten eines Kursbesuches bzw. des Besuches der jeweiligen Ausbildungseinheit stellen auch weiterhin keine Arbeitszeit im arbeitszeitrechtlichen Sinne, sondern Freizeit des Arbeitnehmers dar.**

Hinweis:

Abschließend weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei der Frage hinsichtlich des Verhältnisses der Bestimmung des § 11b AVRAG mit Artikel XVII lit b des Kollektivvertrags für Arbeiter im Güterbeförderungsgewerbe um eine offene Rechtsfrage handelt. Rechtsprechung oder Literatur zu dieser Frage existiert nicht. Es kann daher auch nicht abgeschätzt werden, ob sich ein Gericht im Streitfall der Rechtsansicht des zuständigen Ministeriums anschließt.

Diese Information ist unter folgendem Link abrufbar: <https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/weiterbildung-recht>.



Novelle des Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetzes (3940/A)

Am 17. April 2024 hat der Nationalrat eine Novelle mit folgenden Schwerpunkten beschlossen:

1. Meldepflichten betreffend die Ansprechperson bei Entsendung/Überlassung aus einem EU-Mitgliedstaat oder EWR-Staat oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Die Ansprechperson muss nicht notwendig dem Kreis der entsandten Arbeitnehmer oder im Inland niedergelassener berufsmäßiger Parteienvertreter angehören und kann sich daher an einem Ort im Inland außerhalb des Arbeitsortes aufhalten, soweit dadurch für die Kontrollbehörden die Zugänglichmachung von Unterlagen, die Entgegennahme von Dokumenten und die Erteilung von Auskünften gewährleistet ist;

In der Meldung der „Art der Tätigkeit und Verwendung des entsandten Arbeitnehmers“ entfällt die Bezugnahme auf den maßgeblichen österreichischen Kollektivvertrag.

2. Entsendungen im Straßenverkehr

Gem. § 21a Abs. 2 LSD-BG müssen Fahrer, die ihren gewöhnlichen

Arbeitsort nicht in Österreich haben und unabhängig davon, ob eine Entsendung nach Österreich vorliegt, bei einer Kontrolle bestimmte Unterlagen bereithalten oder dem Amt für Betrugsbekämpfung unmittelbar vor Ort und im Zeitpunkt der Erhebung in elektronischer Form zugänglich machen.

Nunmehr ist das Amt für Betrugsbekämpfung gem. § 12 Abs. 1a LSD-BG berechtigt, für den Fall, dass Unterlagen nicht bereitgehalten oder nicht in elektronischer Form zugänglich gemacht werden, vom Verkehrsunternehmen die Übermittlung der fehlenden Unterlagen zu verlangen. In diesem Fall sind die Unterlagen vom Verkehrsunternehmen binnen einer Woche nach dem Tag der Aufforderung in Papierform oder elektronischer Form zu übermitteln.

Gem. § 21a Abs. 1 LSD-BG haben Verkehrsunternehmen vor Beginn einer Entsendung von mobilen Arbeitnehmern dem Fahrer die in §19a LSD-BG genannten Unterlagen (Entsendemeldung) in Papierform oder elektronischer Form bereitzustellen und diese bei einer Kontrolle bereitzuhalten oder dem Amt für Betrugsbekämpfung unmittelbar vor Ort und im Zeitpunkt der Erhebung

in elektronischer Form zugänglich zu machen.

Nunmehr ist das Amt für Betrugsbekämpfung gem. § 12 Abs. 1b LSD-BG berechtigt, für den Fall, dass diese Unterlagen nicht bereitgehalten oder nicht in elektronischer Form zugänglich gemacht werden, vom Verkehrsunternehmen die Übermittlung von Arbeitsvertrag oder gleichwertigen Dokumenten, sowie für den Kalendermonat oder die Kalendermonate der Entsendung den Lohnzettel, Lohnzahlungsnachweise oder Banküberweisungsbelege, Unterlagen betreffend die LohnEinstufung und Arbeitszeitaufzeichnungen zu verlangen. Diesfalls sind die Unterlagen vom Verkehrsunternehmen binnen acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung in Papierform oder elektronischer Form zu übermitteln.

Die Novelle Lohn- und Sozialdumping ist mit 27. April 2024 in Kraft getreten. Die Änderungen sind auf Entsendungen, Überlassungen und Einsätze anzuwenden, die nach dem Tag ihrer Kundmachung begonnen haben.

Die parlamentarischen Unterlagen finden Sie hier: <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/A/3940>

Neue AMA-Gütesiegel-Richtlinie Agrarhandel und Mühlen – Bestimmungen für Einlagerung, Lagerhaltung, Transport, Vermarktung und Vermahlung von Getreide

Die stufenweise Umsetzung des neuen **AMA-Gütesiegels „Getreide, Brot und Backwaren“** ist derzeit im Gange. Ein großer Schritt war nach Einbindung der Landwirtschaft der Beschluss der Richtlinie für **den Bereich Agrarhandel, Mühlen und Transport**. Zurzeit befindet sich diese Richtlinie zur Genehmigung bei der Europäischen Kommission, bis dahin bleibt die Richtlinie noch im Status Entwurf. Alle weiteren Schritte bis hin zur Einbindung von Unternehmen sind aber schon möglich.

Was sind die Mehrwerte des neuen AMA-Gütesiegels für Getreide und Getreideerzeugnisse?

- Stärkung der regionalen Wertschöpfungskette
- Gleiche Anforderungen an die Herkunftssicherung für alle Marktteilnehmer
- Verringerung der Austauschbarkeit
- Ökologische und nachhaltige landwirtschaftliche Produktion durch Teilnahme der Landwirte am Österreichischen Programm für umweltgerechte Landwirtschaft (ÖPUL)
- Erwartung der Konsument:innen nach Regionalität und Ökologisierung wird entsprochen
- Sensibilisierung der Konsument:innen für österreichisches Mehl, Brot und Gebäck

Welche Anforderungen werden an teilnehmende Händler, Mühlen und Transporteure gestellt?

Die Anforderungen an die Lagerung, Hygiene und Transport entsprechen den bereits hohen Anforderungen aus dem Futtermittelbereich. Für die

Aufbereitung und Vermahlung wurden die bisherigen Anforderungen der Mühlen übernommen. Neu sind Vorgaben zur Herkunftssicherung entlang der gesamten Wertschöpfungskette, die eine Unterscheidung bei der Erfassung in der Warenwirtschaft bzw. eine Trennung bei der Lagerung erforderlich machen:

- Getrennte Lagerung von**
- Österreichischer Ware (Vermischung von AMA- und AT-Ware möglich) und
 - Ausländischer Ware

Da eine räumliche Trennung zwischen „AMA-AT-Ware“ und „AT-Ware“ für Lagerhalter und Mühlen logistisch und wirtschaftlich nicht durchführbar ist, ist eine **gemeinsame Lagerung von österreichischem Mahlgetreide und Mehl** vorgesehen. Eine räumliche Trennung zwischen österreichischer und ausländischer Ware ist jedoch eine unabdingbare Voraussetzung für eine Teilnahme.

- Getrennte Erfassung in der Warenwirtschaft von**
- Österreichischer AMA-Gütesiegel Ware (AMA-Ware)
 - Sonstiger österreichischer Ware (AT-Ware)
 - Ausländischer Ware

Um sicherzustellen, dass nur so viel Menge unter „AMA“ verkauft wird, wie in Summe für diese Mahlgetreideart eingekauft wurde, ist eine laufende Mengenerfassung erforderlich. Diese Erfassung muss getrennt nach den oben angeführten Kategorien erfolgen. Demnach muss:

- Jede Anlieferung eines landwirtschaftlichen österr. Betriebes eindeutig einer **landwirtschaftli-**

- chen Betriebsnummer** (LFBIS-Nummer) zugeordnet werden können.
- Die Herkunft der Ware (Land der Ernte) am Übernahmeschein/ Wiegeschein bestätigt werden.
 - Die Teilnahme **eines landwirtschaftlichen Betriebs an der AMA-Gütesiegel-Richtlinie „Ackerfrüchte“ mithilfe einer zur Verfügung gestellten Liste (digital oder analog) abgeglichen werden.**

- Meldungen**
- Im Rahmen der etablierten Getreide- und Mehlmeldungen an die AMA sind bei Weichweizen, Roggen und Dinkel die Mengen folgender Kategorien bekanntzugeben:
- Österreichische AMA-Gütesiegel Ware
 - Sonstige österreichische Ware
 - Ausländische Ware

- Kennzeichnung**
- Produkte zwischen Unternehmen sind mit AMA-AT zu kennzeichnen. Bei Abgabe von Produkten an Endverbraucher:innen darf das AMA-Gütesiegel-Symbol verwendet werden, sofern die in der Richtlinie vorgegebenen Qualitätskriterien durch Produktanalysen sichergestellt sind.

- Einführungsphase**
- Jedes neue Programm benötigt eine Implementierungsphase. Übergeordnetes Ziel ist die langfristige Absicherung der österreichischen Getreideproduktion und somit eine möglichst rasche Erhöhung des Anteils an AMA-Gütesiegel Getreide in den ersten Jahren.

Teilnahmebedingungen Lizenzvertrag und Gebühren

Für die Teilnahme ist ein Lizenzvertrag mit der AMA-Marketing abzuschließen. 2024 werden keine Lizenzgebühren verrechnet. Danach gilt für Mühlen im AMA-Gütesiegel das Gebührenmodell AMA-Gütesiegel wie bisher. Für Händler und Transporteure wird das pastus+ Gebührenmodell herangezogen, wobei die Umsätze für Futtermittel und Getreide addiert werden.

Kontrolle

Pastus+ Audits sowie Audits von anerkannten Standards aus dem Futtermittelbereich (GMP+, QS, IFS) werden für die entsprechenden Anforderungen anerkannt. Zusätzlich

ist eine Kontrolle zur Nachvollziehbarkeit der Warenströme (Massenbilanz, Herkunft) und bei Mühlen zu den speziellen AMA-Gütesiegel-Anforderungen notwendig. Diese kann in einem Kombiaudit gemeinsam mit anderen Kontrollen durch zugelassene Kontrollstellen erfolgen.

- Mögliche nächste Schritte?**
- **Bitte prüfen Sie, ob eine Teilnahme für Ihren Betrieb in Frage kommt.**
 - **Informieren Sie gegebenenfalls Ihre Landwirte über Ihre Absicht am AMA-Gütesiegel teilzunehmen.**

Für Fragen zum neuen AMA-Gütesiegel für Getreide/Mehl stehen gerne zur Verfügung:
Michael Langanger: michael.langanger@amainfo.at, t: 050 3151-4947
Stefan Schmid: stefan.schmid@amainfo.at, t: 050 3151-4333
Lukas Streißelberger: lukas.streisselberger@amainfo.at, t: 050 3151-3309

Alle weiteren Infos finden Sie unter <https://haltung.amainfo.at/siegel/ama-guetesiegel>

Verbrauchssteuerverfahren Sperre Arlberggtunnel seit 15. April 2024

Seit 15. April 2024 bis 22. November 2024 kommt es zu einer Sperre des Arlberggtunnels, was auch beim Transport verbrauchssteuerpflichtiger Waren von Relevanz ist. Detaillierte Informationen zur Sperre finden Sie z. B. unter <https://www.asfinag.at/sperre-arlberggtunnel>.

Dort ist insbesondere betreffend Ausweichrouten ausgeführt:

Es besteht unter anderem die Möglichkeit, über die Arlbergpass-Straße (B 197/L 197) auszuweichen. Für Lkw mit Anhänger sowie für Sattelkraftfahrzeuge gilt für die B 197/L 197 Arlbergpass-Straße für die Dauer der Vollsperrung des Arlberggtunnels (15. April 2024 bis 22. November 2024) grundsätzlich ein generelles

Fahrverbot. Von diesem Fahrverbot für Lkw mit Anhänger sowie für Sattelkraftfahrzeuge bestehen jedoch Ausnahmen für: lokaler Ziel- und Quellverkehr, Nordwest-Südost-Verkehr, West-Ost-Verkehr. Details dazu finden Sie unter dem Punkt „Ausnahmeregelungen für Lkw mit Anhänger & Sattelkraftfahrzeuge“ unter <https://www.asfinag.at/sperre-arlberggtunnel>.

Als Ausweichrouten werden z. B. genannt: Arlbergpass-Straße (B 197/L 197), Strecke Rosenheim-München (Deutschland), Gotthard (Schweiz), San Bernardino (Schweiz).

Relevanz für verbrauchssteuerpflichtige Waren:

Wird eine Ausweichroute über Deutschland gewählt (Durchgangsverkehr über deutsches Staatsgebiet),

so hat dies bei der Beförderung verbrauchssteuerpflichtiger Waren des steuerrechtlich freien Verkehrs die Konsequenz, dass grundsätzlich das vereinfachte elektronische Verwaltungsdokument (v-e-VD) verwendet werden muss. Nähere Informationen dazu finden Sie unter <https://tinyurl.com/4p6dkuj9>

Aktuell besteht mit Deutschland eine Verbrauchssteuer-Verwaltungsvereinfachung nur in Bezug zu bestimmten Durchgangsverkehrsrouten im Bereich des „Deutschen Ecks“ (Schwarzbach/Walserberg-Kiefersfelden, Schwarzbach-Melleck, Schellenberg-Unterjettenberg-Melleck; vgl. die Verwaltungsvereinbarung mit Deutschland gemäß Erlass des BMF vom 23. Juli 1997, VS-1005/43-III/11/97).

EU-Abfallverbringungsverordnung

Die neue EU-Abfallverbringungsverordnung wurde am 30. April im Amtsblatt der EU ABI L 2024/1157 vom 30. April 2024 (<https://tinyurl.com/6byaztzy>) veröffentlicht.

Einige Neuerungen

Die Vorschriften für die Ausfuhr von Abfällen in Länder außerhalb der EU wurden verschärft. Z.B. wird die EU-Ausfuhr bestimmter nicht gefährlicher Abfälle und Gemische nicht gefährlicher Abfälle zur Verwertung (d.h. zur Verwendung für andere Zwecke) nur in Nicht-OECD-Länder erlaubt, die ihre Zustimmung erteilen und die Kriterien für eine umweltverträgliche Behandlung dieser Abfälle erfüllen, einschließlich der Einhaltung internationaler Übereinkommen über Arbeits- und Arbeitnehmerrechte. Die Kommission wird dafür eine Liste solcher Empfängerländer erstellen, die mindestens alle zwei Jahre aktualisiert wird. Außerdem wird ein Verbot der Ausfuhr von Kunststoffabfällen in Nicht-OECD-Länder eingeführt. Innerhalb von zweieinhalb Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung dürfen Kunststoffabfälle nicht mehr in Nicht-

OECD-Länder exportiert werden. Zusätzlich wird die Ausfuhr von Kunststoffabfällen in OECD-Länder strenger Bedingungen unterliegen, einschließlich der Verpflichtung zur Anwendung des Verfahrens der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung, sowie einer strengen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften. Die Verbringung von Abfällen, die zur Beseitigung in einem anderen EU-Land bestimmt sind, wird generell verboten und ist nur in Ausnahmefällen zulässig. Für die Verbringung von Abfällen zur Verwertung gelten strenge Anforderungen in Bezug auf vorherige schriftliche Notifizierung, Zustimmung und Information. Die Überarbeitung sieht außerdem vor, dass zwei Jahre nach seinem Inkrafttreten der Austausch von Informationen und Daten über die Verbringung von Abfällen in der EU über eine zentrale elektronische

Schnittstelle digitalisiert wird, um die Berichterstattung und Transparenz zu verbessern. Vorgesehen ist die Einrichtung einer Durchsetzungsgruppe, die die Zusammenarbeit zwischen den EU-Ländern zur Verhinderung und Aufdeckung illegaler Verbringungen verbessern soll. Die Kommission wird in der Lage sein, in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden Inspektionen durchzuführen, wenn ein hinreichender Verdacht besteht, dass illegale Abfallverbringungen stattfinden. Die Verordnung trat mit 20. Mai 2024 in Kraft und gilt grundsätzlich ab 21. Mai 2026, jedoch gibt es für manche Bestimmungen einen anderen Geltungsbeginn. Näheres dazu in Artikel 86 Abs. 3 der Verordnung. Die „alte“ EU-Abfallverbringungsverordnung (EU 1013/2006) wurde zwar mit 20. Mai 2024 aufgehoben, die Bestimmungen der alten VO gelten aber weiterhin bis zum 21. Mai 2026.



Foto: © moaboard/adobestock.com

35. StVO-Novelle, BGBl-Newsletter 66/2024

Nach langer inoffizieller und offizieller sechswöchiger Begutachtung hat der Verkehrsausschuss am 10. April 2024, der Nationalrat am 17. April 2024 und der Bundesrat am 24. April 2024 die 35. Novelle der StVO (Straßenverkehrsordnung) beschlossen. Am 30. April 2024 wurde sie im Bundesgesetzblatt kundgemacht, BGBl. I Nr. 52/2024.

Zentral sind weitere Maßnahmen gegen überhöhte Geschwindigkeiten vor allem im Ortsgebiet fixiert. Gemeinden sollen in „Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis“ leichter als bislang Geschwindigkeitsbeschränkungen verhängen können. Die Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen soll allgemein entbürokratisiert werden. Städte und Gemeinden konnten das zwar schon bisher, Voraussetzung waren allerdings umfangreiche Gutachten, die das Erfordernis der Tempo-reduktion darlegen mussten.

Künftig kann die jeweils zuständige Straßenbehörde in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie vor Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen oder

Spielplätzen, Krankenhäusern oder Seniorenheimen (demonstrative Aufzählung) vereinfacht die erlaubte Höchstgeschwindigkeit verringern. Einzige Voraussetzung ist, dass die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger oder Radfahrer, geeignet ist. Die Möglichkeit der Verordnung flächendeckender 30er-Zonen ist damit nicht eröffnet.

Gemeinden sollen künftig **Radar-kontrollen** selbst durchführen können, auch wenn sie keinen eigenen Gemeindevachkörper haben. Voraussetzung ist eine entsprechende Übertragungsverordnung des Landes. Da es sich um eine Aufgabe im Rahmen des übertragenen Wirkungsbereiches handelt, wird den Ländern ermöglicht, mittels Erlasse einheitliche Kriterien für die Standortbeurteilung sowie für die automatisierte Verkehrsüberwachung aufzustellen. Die Gemeinden sind auch an die Weisungen der zuständigen Organe des Landes gebunden. Aufgrund der Verordnungsermächtigung obliegt es den Ländern, ob und inwieweit ihre Gemeinden automatisierte Überwachungen durchführen dürfen.

Im Rahmen mehrerer wissenschaftlicher Versuche wurde eine Zuflussregelung auf Autobahnen durch Verkürzung der Gelbphase und Entfall der Grünblinkphase erprobt. Diese Möglichkeit wird durch die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage nunmehr generell bestehen. Das Grün-Blinken wird von vielen Stakeholdern befürwortet, die Abschaffung des Grün-Blinkens sei nach mehrjähriger Erprobung auf der Linzer Stadtautobahn realistisch.

Ähnlich wie bei unvorhersehbaren Ereignissen sollen bei „Tagesbaustellen“ die Organe des Straßenerhalters befugt sein, in eigener Verantwortung eine allenfalls erforderliche Verkehrsregelung zu treffen. Lediglich, wenn von vornherein absehbar ist, dass die Arbeiten – wenngleich bewilligungsfrei – längere Zeit in Anspruch nehmen werden, oder wenn die Arbeiten aufgrund unvorhergesehener Umstände länger als 24 Stunden dauern, besteht die Verpflichtung des Straßenerhalters, der Behörde unverzüglich alle Umstände mitzuteilen, die erforderlich sind, damit die Behörde eine entsprechende Verordnung erlassen kann.

BGL-Initiative Lkw-Kartell, weitere Klage – Fristverlängerung, Anmeldung bis 31. August 2024

Die Anmeldefrist für die neue Sammelklage gegen das Lkw-Kartell bis Ende August verlängert wurde. Interessierte Unternehmen können sich entsprechend noch bis zum 31. August 2024 auf der Online-Plattform www.truckreclaim.com registrieren.



Foto: © Zerbor/adobestock.com



Deutschland: Schieneninfrastruktur Generalsanierungsvorhaben der Deutschen Bundesbahn 2026

Im Rahmen einer Generalsanierung der Bahninfrastruktur in Deutschland soll das Schienennetz bis 2030 modernisiert werden. Das Sanierungsvorhaben umfasst rund 40 Streckenabschnitte auf über 4.300 km Länge. Nach derzeitigen Erkenntnisstand kann die Generalsanierung im Bereich der Schienenverkehr-Infrastruktur eine Problematik für den österreichischen Wirtschaftsstandort entfalten.

Für 2026 ist vorgesehen, dass die wichtigste Verbindung nach Österreich über **Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau** durch die Deutsche Bundesbahn (DB InfraGO) in zwei unmittelbar aufeinander folgenden Schritten saniert wird. Dieses Sanierungsvorhaben wird im geplanten Rahmen zu einem bedeutenden zeitlichen Ausfall – Gesamt-

sperre – in diesem Streckenabschnitt (203 km) führen.

In diesem Szenario werden unmittelbare **negative Auswirkungen** für den österreichischen Schienengüterverkehr und für große Teile der gewerblichen Wirtschaft in Österreich befürchtet.

Von durchschnittlich mehr als 130 täglich via Passau verkehrenden Zügen wird der Großteil über weite Strecken umgeleitet werden müssen, was zu erheblichen Mehrkosten aber auch empfindlich längeren Transportzeiten führen wird. Bis zu 40 Züge täglich, also rund ein Drittel des täglichen Verkehrsstroms, kann verursacht durch die Baueinschränkungen während eines Großteils der Bauarbeiten überhaupt nicht auf der Schiene transportiert werden.

Über den Grenzübergang Passau werden mehr als ein Fünftel des gesamten österreichischen Schie-

ngüterverkehrsaufkommens abgewickelt.

Hauptbetroffene Gütergruppen (Liste nicht vollständig):

- Unbegleiteter Kombierter Verkehr
- Metalle & Halbzeuge
- Kokerei & Mineralölzeugnisse
- Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse
- sonstige Güter
- Fahrzeuge, Maschinen
- Holz, Papier
- Chemische Erzeugnisse
- Sekundärrohstoffe

Eine Verlagerung auf die Straße wird das betroffene Volumen nicht kompensieren können und würde möglicherweise auch verkehrspolitisch unerwünschte Effekte nach sich ziehen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass mit **Liefer-Engpässen** in vielen Branchen zu rechnen sein wird.



Vereinigtes Königreich: Neue Einfuhrkontrollen traten am 30. April 2024 in Kraft

Seit dem 30. April 2024 – Einführung risikobasierter physischer Warenkontrollen bei tierischen Erzeugnissen, Pflanzen und pflanzlichen Erzeugnissen mit mittlerem Risiko sowie Lebensmitteln (und Futtermitteln) nicht-tierischen Ursprungs mit hohem Risiko (high-risk) aus der EU. Die bestehenden Kontrollen von Pflanzen/Pflanzenerzeugnissen mit hohem Risiko aus der EU, der

Schweiz und Liechtenstein werden vom Bestimmungsort zu den Grenzkontrollstellen verlagert.

Siehe auch AISÖ-Information vom 14. Februar 2024 – Border Target Operating Model (BTOM) – <https://www.aisoe.at/vereinigtes-koenigreich-border-target-operating-model-btom/> oder unter: <https://tinyurl.com/3yr9svmd>

Weitere Informationen finden Sie auch auf der Website des AWC London – <https://www.wko.at/aussenwirtschaft/vereinigtes-koenigreich-tom>.



Foto: © studio v-zweil / adobestock.com



Russland/Belarus: Sanktionen und verschärfte Maßnahmen

Am 19. April 2024 hat die Zollbehörde Litauens mitgeteilt, dass mit den Zollbehörden von Estland, Lettland, Finnland und Polen eine Vereinbarung betreffend die einheitliche Umsetzung regionaler Sanktionen unterzeichnet wurde.

Aufgrund dieser Vereinbarung werden zur Verhinderung von Umgehungslieferungen nach Russland und Belarus verstärkte Kontrollen und Maßnahmen betreffend die Ausfuhr nach, beziehungsweise die Durchfuhr von Waren durch Russland oder Belarus in verschiedene Länder, wie zum Beispiel in die Türkei, Aserbaidschan, Georgien, ... angewendet.

Die Zollbehörden verlangen die nachstehenden zusätzlichen Informationen, um das Risiko des Verbleibens der Ware in Russland beim Austritt einschätzen zu können. Werden diese nicht vorgelegt oder enthalten die Dokumente nicht die geforderten Informationen, wird der Austritt der Sendung verweigert.

1. Unlogischer bzw. wirtschaftlich ungerechtfertigter Transportweg

Gemäß der Empfehlung der Europäischen Kommission und im Einklang mit Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 des Rates wird der Ausgang der Waren aus der Gemeinschaft verweigert, wenn der Warentransport durch Russland oder Belarus unlogisch und wirtschaftlich ungerechtfertigt erscheint.

2. Durchfuhr von Waren durch Russland und/oder Belarus

Als Reaktion auf die atypische Zunahme des Handels mit einzelnen Drittstaaten und zur Verhinderung möglicher Umgehungen sind bei der Durchfuhr von Waren durch Russland und/oder Belarus folgende (zusätzliche) Unterlagen vorzulegen:

Nach der Ausfuhr aus der Europäischen Union unterliegen die Waren weder einem Verkauf noch einem Eigentumswechsel (kein Verkauf oder Wiederausfuhr nach Russland oder Belarus); Der Ausführer verfügt über Informationen über den Endverwender/-verbraucher der Waren im Drittland; Die Durchfuhr durch Russland/Belarus ist nur Teil einer vollständigen Route, wobei der Beginn und das Ende außerhalb Russlands bzw. Belarus liegen muss. Während des Transports dürfen die Waren nicht verkauft, verarbeitet oder gelagert und die Dienste von sanktionierten Personen nicht in Anspruch genommen werden;

Es muss eine eindeutige Güteridentifizierung und Güterinformation vorliegen, sodass die Zollbehörden zweifelsfrei feststellen können, ob es sich um Dual Use Güter handelt oder nicht; Der Ausführer verfügt über Informationen, dass die Ware in einem anderen Land als Russland endverwendet wird.

3. Herstellererklärung

Die Zollbehörden der baltischen

Staaten verlangen auf der Grundlage einer Risikobewertung, dass die Ausführer den jeweiligen Zollbehörden ein vom Hersteller der ausgeführten oder wiederausgeführten Waren ausgestelltes Dokument oder eine Information vorlegen, in der die folgenden Informationen bestätigt werden:

Der Hersteller der Waren kennt den Verkäufer und den Käufer der Waren und es bestehen keine Bedenken einer möglichen Umgehung;

Dem Hersteller ist bekannt, dass die Waren durch Russland/Belarus transportiert werden, jedoch während der Durchfuhr nicht verkauft, verarbeitet oder gelagert werden;

Dem Hersteller ist sowohl der Endverwender als auch die Endverwendung bekannt und er kann sicherstellen, dass die Waren nicht entgegen den Bedingungen internationaler Sanktionen verwendet werden.

4. Zusätzliche Anforderungen für Anmelder/zuständige Zollstelle für das Ausfuhrverfahren

Sofern die Anmeldung nicht bei der Zollstelle abgegeben wird an dem der Ausführer ansässig ist (Artikel 221 (2) lit. a UZK-IA), muss mittels nicht weiter spezifizierter Dokumente nachgewiesen werden, dass die Voraussetzungen zur Abgabe der Zolldokumentation in einem anderen Mitgliedstaat erfüllt sind (z. B. Rechnungen, die die Zahlung für die Verpackung und die Erbringung von Dienstleistungen im Ausfuhrmitgliedstaat bestätigen).



Frankreich/Italien: Sperre des Mont-Blanc-Tunnels vom 2. September bis 16. Dezember 2024

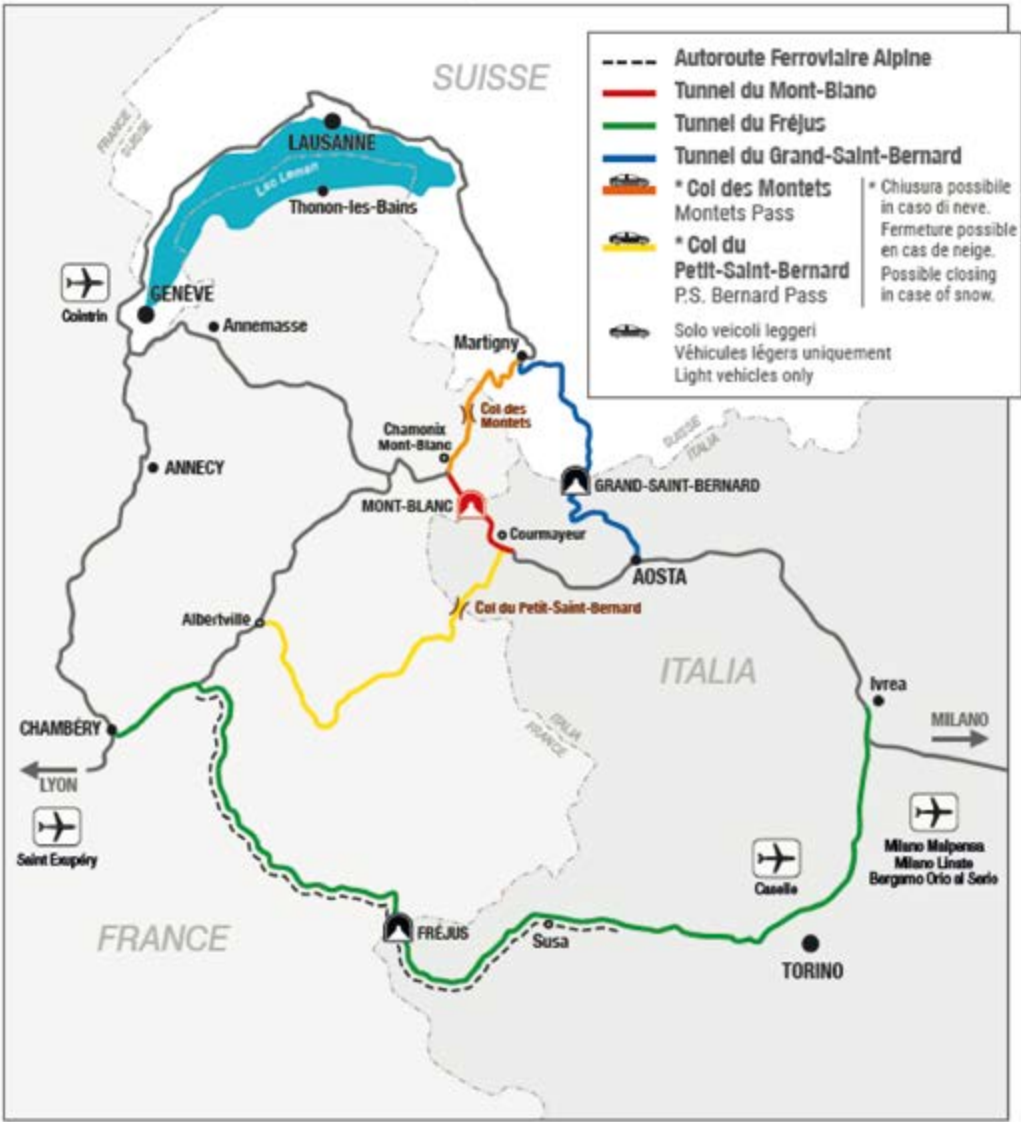
Schwerlastverkehr während mehrerer Wochen im Jahr 2023 wurden die Arbeiten schließlich verschoben. **Tunnels vom 2. September 2024 (17 Uhr) bis zum 16. Dezember 2024 (17 Uhr).**

Die Betreiber des Mont-Blanc-Tunnels planten im vergangenen Jahr wichtige Renovierungsarbeiten am Tunnelgewölbe. Aufgrund der Sperrung des Fréjus-Tunnels für den

Die vollständige Sanierung von zwei Abschnitten des Tunnelgewölbes von je 300 Metern Länge wurde auf das Jahr 2024 verschoben. Diese Arbeiten erfordern nun eine **15-wöchige Vollsperrung des Mont-Blanc-**

Weitere Informationen finden Sie auf folgender Website: <https://tunnelmb.net/de-DE/news/september-to-december-2023-reconstruction-of-the-tunnel-vault> oder <https://tinyurl.com/3fjwcvus>

Itinerari alternativi dal 2 settembre al 16 dicembre 2024
Itinéraires alternatifs du 2 septembre au 16 décembre 2024
Alternative routes from September 2 to December 16, 2024



Interruzioni totali della circolazione
Interruptions totales de la circulation - total closures to traffic

	 MESE MOIS MONTH	Settimana Semaine - Week	A PARTIRE DA À PARTIR DE / FROM		FINO A JUSQU'À / TO		 DURATA DURÉE DURATION		
			GIORNO JOUR DAY	ORA HEURE TIME	GIORNO JOUR DAY	ORA HEURE TIME			
CHIUSURE NOTTURNE O PROLUNGATE / FERMETURES DE NUIT OU PROLONGÉES / NIGHTS OR EXTENDED CLOSURES	APRILE AVRIL APRIL	14	Gi/Je/Th	04/04	19:00	Ve/Ve/Fr	05/04	06:00	11h00
		15	Lu/Lu/Mo	08/04	19:30	Ma/Ma/Tu	09/04	06:00	10h30
			Ma/Ma/Tu	09/04	19:30	Me/Me/We	10/04	06:00	10h30
			Me/Me/We	10/04	19:00	Gi/Je/Th	11/04	07:30	12h30
			Gi/Je/Th	11/04	19:00	Ve/Ve/Fr	12/04	07:30	12h30
		16	Lu/Lu/Mo	15/04	19:00	Ma/Ma/Tu	16/04	07:30	12h30
			Ma/Ma/Tu	16/04	19:00	Me/Me/We	17/04	07:30	12h30
			Me/Me/We	17/04	19:00	Gi/Je/Th	18/04	07:30	12h30
			Gi/Je/Th	18/04	19:00	Ve/Ve/Fr	19/04	07:30	12h30
		17	Lu/Lu/Mo	22/04	19:00	Ma/Ma/Tu	23/04	07:30	12h30
			Ma/Ma/Tu	23/04	19:00	Me/Me/We	24/04	07:30	12h30
		MAGGIO MAI MAY	18	Lu/Lu/Mo	29/04	19:00	Ma/Ma/Tu	30/04	07:30
	Gi/Je/Th			02/05	19:00	Ve/Ve/Fr	03/05	07:30	12h30
	19		Lu/Lu/Mo	06/05	22:00	Ma/Ma/Tu	07/05	06:00	08h00
	20		Lu/Lu/Mo	13/05	19:00	Ma/Ma/Tu	14/05	07:30	12h30
			Ma/Ma/Tu	14/05	19:00	Me/Me/We	15/05	07:30	12h30
			Me/Me/We	15/05	19:00	Gi/Je/Th	16/05	07:30	12h30
	21		Ma/Ma/Tu	21/05	19:00	Me/Me/We	22/05	07:30	12h30
			Me/Me/We	22/05	19:00	Gi/Je/Th	23/05	07:30	12h30
			Gi/Je/Th	23/05	19:00	Ve/Ve/Fr	24/05	07:30	12h30
	22		Lu/Lu/Mo	27/05	19:00	Ma/Ma/Tu	28/05	07:30	12h30
			Ma/Ma/Tu	28/05	19:00	Me/Me/We	29/05	07:30	12h30
			Me/Me/We	29/05	19:00	Gi/Je/Th	30/05	07:30	12h30
		Gi/Je/Th	30/05	19:00	Ve/Ve/Fr	31/05	07:30	12h30	
	GIUGNO JUN JUNE	23	Lu/Lu/Mo	03/06	19:00	Ma/Ma/Tu	04/06	07:30	12h30
			Ma/Ma/Tu	04/06	19:00	Me/Me/We	05/06	07:30	12h30
			Me/Me/We	05/06	19:00	Gi/Je/Th	06/06	07:30	12h30
			Gi/Je/Th	06/06	19:00	Ve/Ve/Fr	07/06	07:30	12h30
		24	Lu/Lu/Mo	10/06	19:00	Ma/Ma/Tu	11/06	07:30	12h30
			Ma/Ma/Tu	11/06	19:00	Me/Me/We	12/06	07:30	12h30
			Me/Me/We	12/06	19:00	Gi/Je/Th	13/06	07:30	12h30
			Gi/Je/Th	13/06	19:30	Ve/Ve/Fr	14/06	06:00	10h30
		25	Lu/Lu/Mo	17/06	19:30	Ma/Ma/Tu	18/06	06:00	10h30
			Ma/Ma/Tu	18/06	19:30	Me/Me/We	19/06	06:00	10h30
			Me/Me/We	19/06	23:30	Ve/Ve/Fr	21/06	06:00	30h30
		26	Gi/Je/Th	27/06	23:30	Ve/Ve/Fr	28/06	06:00	06h30
LUG./JUIL.	27		Lu/Lu/Mo	01/07	19:00	Ma/Ma/Tu	02/07	06:00	11h00
AGOSTO AOÛT/AUGUST	-	NESSUNA INTERRUZIONE PROGRAMMATA DELLA CIRCOLAZIONE AUCUNE INTERRUPTION PROGRAMMÉE DE LA CIRCULATION NO PLANNED CLOSURE TO TRAFFIC							
CHIUSURA di 15 settimane FERMETURE de 15 semaines CLOSURE of 15 weeks	36 a/to 50	Lu/Lu/Mo	02/09	17:00	Lu/Lu/Mo	16/12	17:00	15 settimane 15 semaines 15 weeks	

Servizio comunicazione TMB-GEIE - Tel. +39 0165 890403/07 - Cell. +39 348 1512804/15 - geietmb.presse@tunnelmb.com
Service communication TMB-GEIE - Tél. +33 (0)450553903/07 - Port. +39 348 1512804/15 - geietmb.presse@tunnelmb.com



Frankreich: Teilweise Aufhebung der Sommerfahrverbote in bestimmten Regionen am 6. Juli und 24. August 2024

In Frankreich gelten Sommerfahrbeschränkungen für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen an den Samstagen 6. Juli, 20. Juli, 27. Juli, 3. August, 10. August, 17. August und 24. August 2024 von 7 bis 19 Uhr.

In diesem Jahr gelten die Sommerfahrverbote versuchsweise an den Samstagen 6. Juli und 24. August 2024 in den folgenden Regionen NICHT:

6. Juli 2024:

- In den Regionen Bourgogne-Franche-Comté und Grand Est, mit Ausnahme der Autobahnen A6 und A31 in Nord-Süd-Richtung (in Richtung Lyon bzw. in Richtung Beaune), die für diese Fahrzeuge gesperrt bleiben.
- In der Region Hauts-de-France, mit Ausnahme der Autobahnen A1 und A16 in Nord-Süd-Richtung

(in Richtung Paris), die ab ihren Anschlüssen an die Autobahn A29 (südlicher Anschluss der A16) für diese Fahrzeuge gesperrt bleiben.

24. August 2024:

- In den Regionen Bourgogne-Franche-Comté und Grand Est, mit Ausnahme der Autobahnen

A6 und A31 in Süd-Nord-Richtung (jeweils in Richtung Paris und in Richtung luxemburgische Grenze), die für diese Fahrzeuge gesperrt bleiben.

- In der Region Hauts-de-France, mit Ausnahme der Autobahnen A1 und A16 in Süd-Nord-Richtung (jeweils in Richtung Lille und in Richtung der belgischen Grenze), die für diese Fahrzeuge bis zu ihren Anschlüssen an die Autobahn A29 (südlicher Anschluss der A16) gesperrt bleiben.



Foto: © studio v-zweifel/adobestock.com

AUSSEN INNEN SAUBER

Standort Graz:
Lagergasse 257, 8020 Graz
Tel.: +43 664 88 27 54 45
Mo. bis Fr. von 8 bis 17 Uhr

Standort Werndorf:
Am Gewerbepark 3, 8403 Werndorf
Tel.: +43 664 88 27 54 46
Mo. bis Fr. von 7 bis 17 Uhr

**WASCHBETRIEBE
GRAZ**

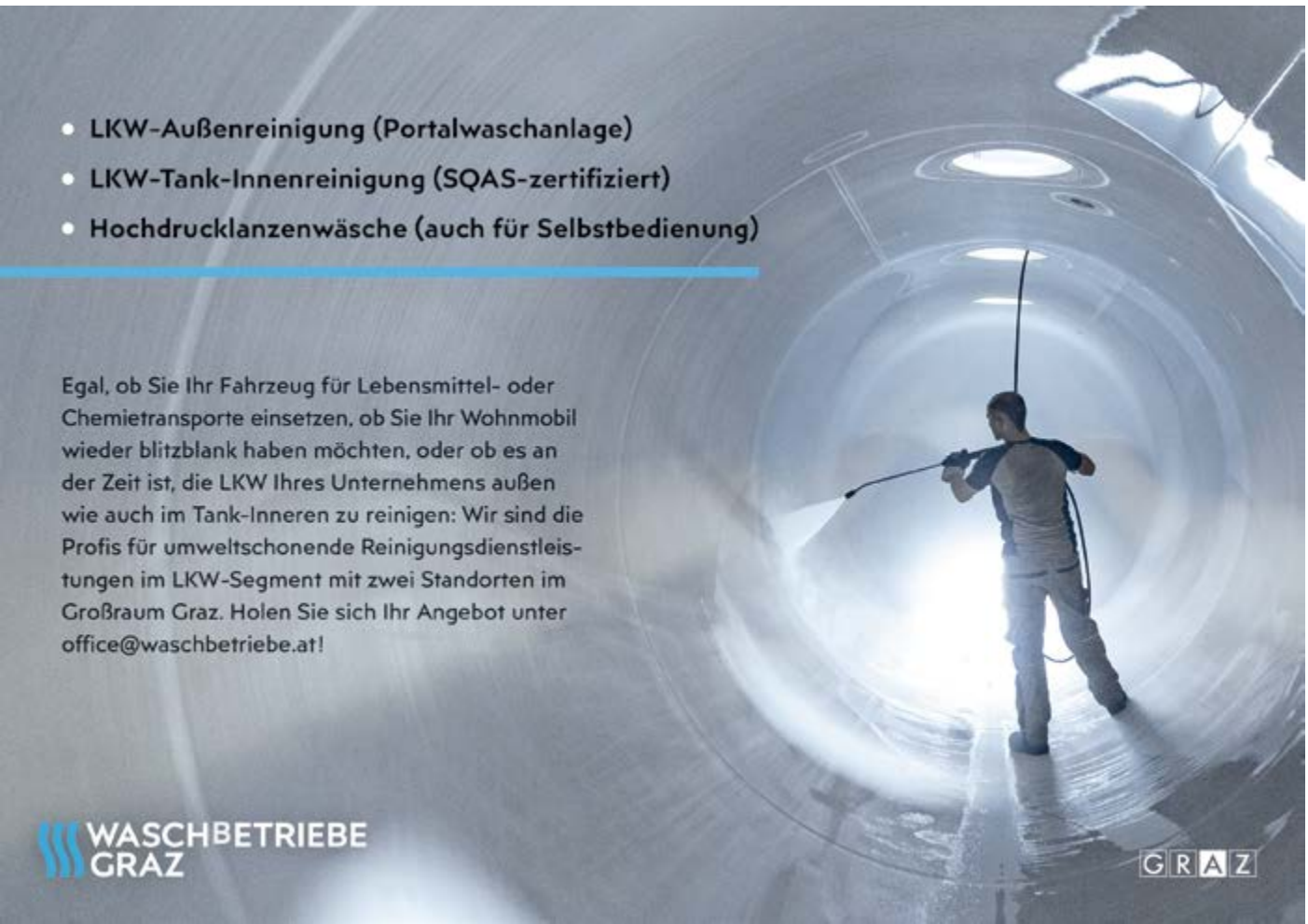


GRAZ

- LKW-Außenreinigung (Portalwaschanlage)
- LKW-Tank-Innenreinigung (SQAS-zertifiziert)
- Hochdruckkanzenwäsche (auch für Selbstbedienung)

Egal, ob Sie Ihr Fahrzeug für Lebensmittel- oder Chemietransporte einsetzen, ob Sie Ihr Wohnmobil wieder blitzblank haben möchten, oder ob es an der Zeit ist, die LKW Ihres Unternehmens außen wie auch im Tank-Innenen zu reinigen: Wir sind die Profis für umweltschonende Reinigungsdienstleistungen im LKW-Segment mit zwei Standorten im Großraum Graz. Holen Sie sich Ihr Angebot unter office@waschbetriebe.at!

**WASCHBETRIEBE
GRAZ**



GRAZ



Dr. Peter Tropper

Die Steiermark hat mit dem Thema „Luftqualität“ und damit verbunden dem „IG-L“ (Immissionsschutzgesetz-Luft) eine schon lange gemeinsame Vergangenheit und Entwicklung hinter sich. Durch die per Gesetz festgelegten steirischen „Sanierungsgebiete“ werden nämlich die Anwendung von Geschwindigkeitsbeschränkungen wie der „Luft-100er“ oder Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugkategorien/Euroklassen möglich. Die rechtlichen Grundlagen hierfür bilden national das sogenannte Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) und europarechtlich unter anderem die EU-Richtlinie 2008/50/EG „über Luftqualität und saubere Luft für Europa“.

Kontakt:
Dr. Tropper Cargo Services GmbH
Hirnsdorf 108, 8221 Feistritztal
www.cargoservices.at
Mail: peter@cargoservices.at

Blick nach Brüssel:

Neue EU-Luftgüterichtlinien beschlossen! Drohen neue IG-L-Maßnahmen?

Neue EU-Richtlinie verschärft bestimmte Grenzwerte

Am 23. April 2024 haben nun Verhandler des EU-Parlaments und des EU-Rates eine vorläufige inhaltliche Einigung im Hinblick auf die Überarbeitung dieser EU-Richtlinie erzielt. Dies beinhaltet die Festlegung von neuen Grenzwerten für bestimmte Emissionen wie z. B. Feinstaubpartikel (PM 2,5 und PM 10), Stickstoffdioxid (NO₂) und Schwefeldioxid (SO₂) mit dem langfristigen Ziel, dass es bis 2050 gar keine Luftverschmutzung mehr geben soll. Hierauf hat sich die EU-Kommission in einer Mitteilung (COM (2021) 400 final vom 12. Mai 2021) mit dem Titel „Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ entsprechend festgelegt. Als Orientierung für das Ausmaß der Reduktion gelten hierfür die von der WHO (World Health Organization – Weltgesundheitsorganisation) festgelegten Grenzwerte, die im Bereich der Feinstaubpartikel (PM 2,5) und beim Stickstoffdioxid (NO₂) jeweils eine Halbierung dieser vorsehen. Dies führt konsequenterweise auch dazu, dass die nationalen Luftgütekriterien entsprechend verschärft werden müssen, denn die Luftverschmutzung führt – so die Aussage der EU-Kommission – zu jährlich rund 300.000 Todesfällen in der Europäischen Union.

Was kann dies für die Steiermark und Österreich bedeuten?

Die Europäische Umweltagentur (EEA) veröffentlicht auf einer interaktiven Karte (<https://www.eea.europa.eu/themes/air/urban-air-quality/european-city-air-quality-viewer> oder unter: <https://tinyurl.com/3abvymh>) die Luftqualität (bezogen auf Feinstaub PM 2,5, dieser gilt als besonders gesundheitsgefährdend und hauptverantwortlich für Todesfälle aufgrund von Luftverschmutzung) von (derzeit 375) europäischen Städten. In diesem Ranking liegt Faro (Portugal) auf Platz 1 als Stadt mit der saubersten Luft und Slavonski Brod (Kroatien) auf dem letzten Platz, 375. Im Landesranking gilt in Österreich Salzburg (Gesamtplatz 42) als Stadt mit der besten Luftqualität, hingegen liegt Graz in Österreich auf dem letzten Rang (Gesamtplatz 278). Das weitere Ranking ist Innsbruck (Gesamtplatz 49), Wien (164), Klagenfurt (176), Linz (229). Gerade die gemessene Luftqualität in Graz, bezogen auf Feinstaub, würde wahrscheinlich eine entsprechende Handlungsnotwendigkeit bedeuten. Mit der Verschärfung der genannten Luftqualitätsrichtlinie und der darin enthaltenen Grenzwerte geht auch eine Erhöhung der Messpunkte in den Ländern und Städten einher und ebenso wird für Bürger und Umweltorganisationen die rechtlichen

Möglichkeiten geschaffen, Klagen gegen Staaten einzubringen, wenn Gesundheitsschäden aufgrund mangelnder Umsetzung dieser Vorschriften auftreten. Staaten müssen daher bis spätestens 31. Dezember 2028 nationale Luftgütepläne erstellen, die sowohl kurzfristige als auch langfristige Maßnahmen enthalten, um diese neuen Vorschriften bis 2030 entsprechend einzuhalten.

Welche Maßnahmen könnten kommen?

Wie anfänglich erwähnt legt das IG-L in betroffenen Regionen bestimmte Sanierungsgebiete fest, in denen unter anderem bestimmte „Maßnahmen für Kraftfahrzeuge“ (§ 14 IG-L) gesetzlich möglich sind.

Konkret können das sein:

1. „Verbote für bestimmte Kraftfahrzeugklassen sowie Kraftfahrzeuge mit bestimmten Abgasklassen,
2. Verbote für Kraftfahrzeuge mit bestimmten Ladungen,
3. Fahrverbote für bestimmte Tage oder bestimmte Tageszeiten,
4. Anordnungen für den ruhenden Verkehr.“

In der derzeit gültigen „Stmk. Luftreinhalteverordnung 2011“ gilt unter anderem für Nutzfahrzeuge derzeit (mit Ausnahmen) ein ganzjähriges Lkw-Fahrverbot für Fahrzeuge schlechter als Euro 3 (§ 3).

Grundsätzlich denkbar und – meiner Meinung nach – wahrscheinlich ist, dass man aufgrund dieser neuen Vorschriften dieses Fahrverbot auch

auf andere Euro-Klassen ausweitet/ausweiten wird.

Theoretisch möglich – wenn auch derzeit nicht absehbar – wären auch noch lokal strengere Lkw-Einfahrtsverbote z. B. für Städte wie Graz. Dies ist eine Praxis, die in anderen Großstädten wie Paris oder London, durchaus schon angewandt wird. Auf europäischer Ebene versucht man hingegen mit neuer Gesetzgebung im Hinblick auf die kommende Euro-7-Norm, als auch neue CO₂-Vorschriften für Lkw dieses Thema technisch zu bewältigen. In welche Richtung auch die Maßnahmen gehen werden, sicher ist, dass der Lkw dabei wieder in den politischen und gesetzgeberischen Fokus rücken wird.

Weitere Informationen unter: <https://tinyurl.com/swv8rvcv>



Europäischer Datenschutzausschuss: Datenschutzleitfaden für kleine Unternehmen

Der Europäische Datenschutzausschuss hat einen Datenschutzleitfaden für kleine Unternehmen erstellt.

Darin wird an Hand von Videos, praktischen Beispielen und Infografiken erklärt, welche rechtlichen Ver-

pflichtungen zu beachten sind und wie diese erfüllt werden können: <https://tinyurl.com/3986vj6h>

WIFO Konjunkturtest Güterbeförderung April 2024 (Q2/24)

Die Einschätzung der Umfrageteilnehmer – insgesamt haben 70 Unternehmen aus dem Güterbeförderungsgewerbe teilgenommen – ist in Bezug zu Vergangenheit und Zukunftserwartungen noch pessimistisch.

In der Güterbeförderung werden Geschäftslage und Nachfrage sowohl in Vergangenheitsbetrachtung als auch Zukunftseinschätzung zwar negativ gesehen, die Einschätzungen sind jedoch nicht mehr so pessimistisch wie im Quartal davor. Die Branche rechnet auch mit einem geringeren Preisanstieg als zuletzt.

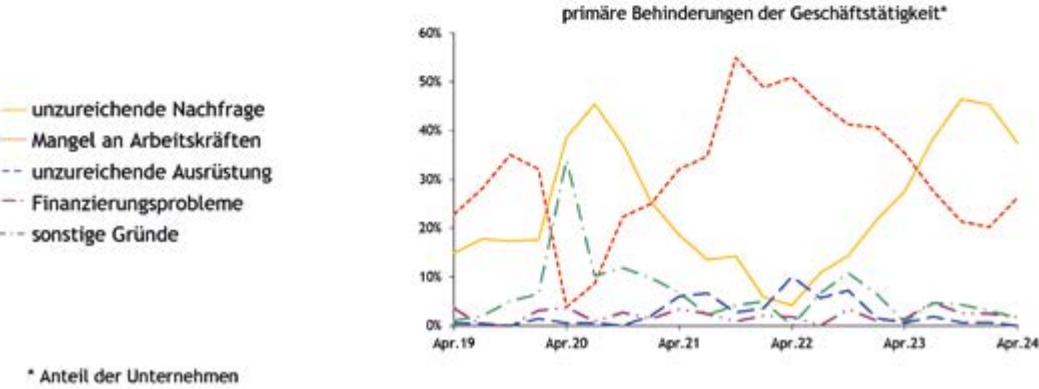
Etwas mehr als jeder Zweite der Befragten bezeichnet den derzeitigen Auftragsbestand als ausreichend. Das ist weiterhin ein geringer Wert, stellt aber eine merkliche Verbesserung zum Vorquartal dar. Unzureichende Nachfrage bleibt der wichtigste Grund als Behinderung ihrer Geschäftstätigkeit, geht aber zurück, gefolgt von Mangel an Arbeitskräften, der wieder leicht zunimmt. Bei der Beschäftigung sieht die Mehrheit der befragten Unternehmen in der Vergangenheitsbetrachtung einen Rückgang, ebenso wie in der Zukunftseinschätzung.

Auffallende Parameter im Detail:

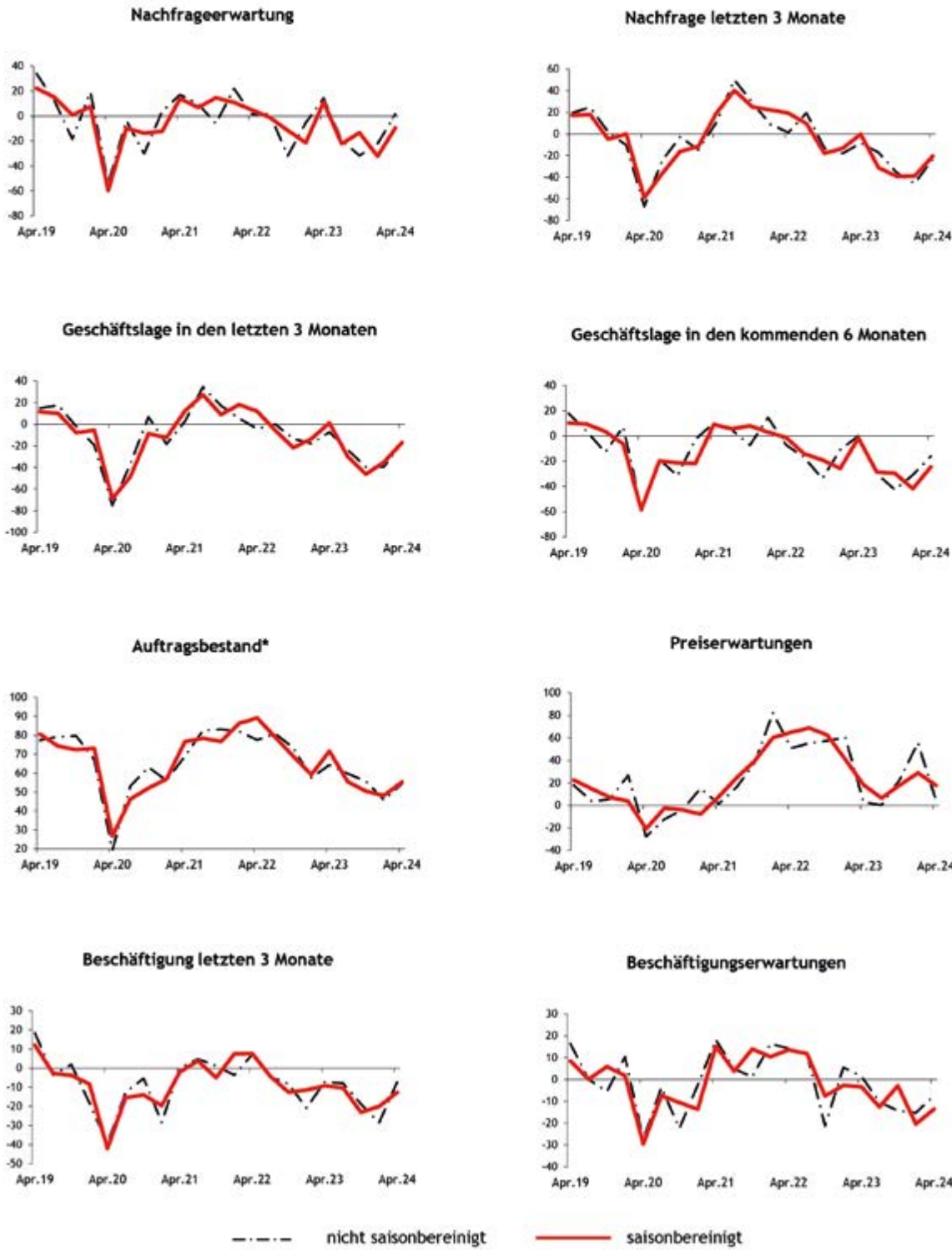
- Die „Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten“ wird im Vergleich zu Jänner 2024 (-41,9 Punkte) mit -24,5 Punkte etwas besser eingeschätzt.
- Auch die „Nachfrageerwartung“ hat sich von -32,3 Punkte (Jänner 2024) auf -9,5 Punkte verbessert.
- Als primäre Produktionsbehinderungen wurde von 37,4 % unzureichende Nachfrage und von 26,3 % ein Mangel an Arbeitskräften angegeben. Bei 35,5 % gab es keine Behinderungen.

SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

saisonbereinigte Werte	Ø letzte 5 Jahre	Ø letzte 4 Quartale	Jul.23	Okt.23	Jän.24	Apr.24
Geschäftslage in den letzten 3 Monaten	-11,6	-32,1	-30,0	-46,4	-35,1	-16,9
Geschäftslage in den kommenden 6 Monaten	-13,7	-31,1	-28,6	-29,5	-41,9	-24,5
Nachfrage letzten 3 Monate	-6,9	-32,6	-31,3	-39,2	-39,1	-20,7
Nachfrageerwartung	-6,1	-19,4	-22,2	-13,5	-32,3	-9,5
Auftragsbestand zur Zeit *	64,9	52,3	55,5	50,5	48,2	55,3
Preiserwartung	22,4	17,7	6,3	17,9	28,9	17,8
Beschäftigung letzten 3 Monate	-9,9	-16,5	-10,3	-23,1	-20,0	-12,7
Beschäftigungserwartung	-2,4	-12,4	-12,6	-3,0	-20,4	-13,5
primäre Produktionsbehinderungen:						
zur Zeit keine Behinderungen	33,3%	28,7%	23,9%	26,3%	29,0%	35,5%
unzureichende Nachfrage	24,9%	41,9%	38,3%	46,4%	45,4%	37,4%
Mangel an Arbeitskräften	31,7%	23,9%	27,6%	21,3%	20,2%	26,3%
unzureichende Ausrüstung	2,6%	0,8%	1,9%	0,6%	0,6%	0,0%
Finanzierungsprobleme	2,0%	2,9%	4,8%	2,5%	2,5%	1,7%
sonstige Gründe	6,8%	3,4%	4,7%	4,3%	3,0%	1,6%



SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE



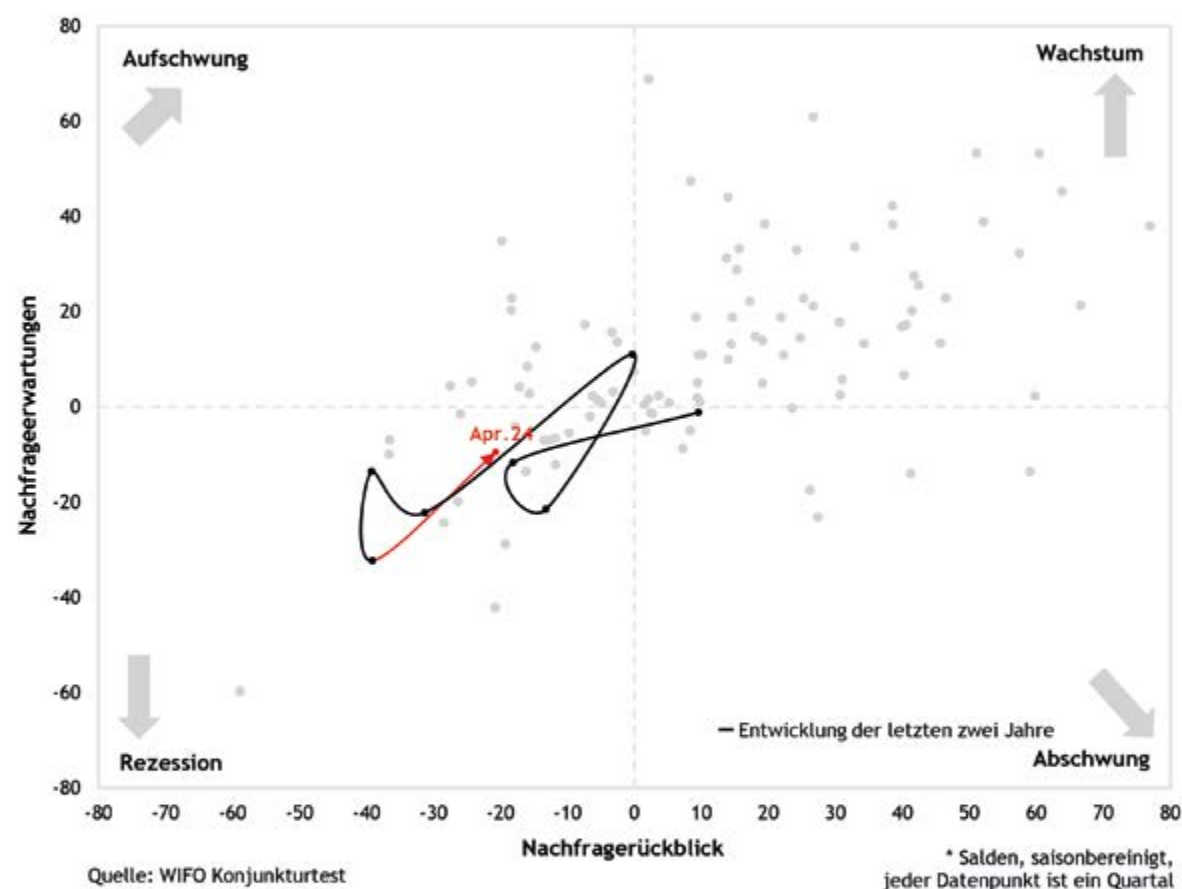
Sämtliche Werte auf dieser Seite entstammen qualitativen Fragen aus dem WIFO Konjunkturtest (im Auftrag der EU Kommission) an Unternehmen und erlauben somit einen Rückschluß auf die Stimmungslage in den befragten Unternehmen und den momentanen Stand im Konjunkturzyklus. Die ausgewiesenen Werte stellen Salden aus positiven und negativen Werten in % aller Antworten dar. Antworten der neutralen Kategorie bleiben unberücksichtigt. (*kein Saldo, sondern Anteil der Unternehmen mit ausreichenden oder mehr als ausreichenden Auftragsbeständen)

WKO STATISTIK



SONDERAUSWERTUNG WIFO KONJUNKTURTEST
für den FV GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

Konjunktur-Uhr von 1996 bis 2024



Wie lese ich die „Konjunktur-Uhr“?

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

Sämtliche Werte auf dieser Seite entstammen qualitativen Fragen aus dem WIFO Konjunkturtest (im Auftrag der EU Kommission) an Unternehmen und erlauben somit einen Rückschluss auf die Stimmungslage in den befragten Unternehmen und den momentanen Stand im Konjunkturzyklus. Die ausgewiesenen Werte stellen Salden aus positiven und negativen Werten in % aller Antworten dar. Antworten der neutralen Kategorie bleiben unberücksichtigt. (*kein Saldo, sondern Anteil der Unternehmen mit ausreichenden oder mehr als ausreichenden Auftragsbeständen)



Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Brems- und Sicherheitstechnik
- Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Training Recht
- Training Gesundheit & Ergonomie

C95/D95 Trainings und ADR Auffrischkurse jederzeit möglich.
Praxisnah und praxisorientiert.

Infos & Buchung:

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Lang/Lebring | fahrtechnik.lebring@oeamtc.at | Tel. +43 3182 401 65 32800
ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Kalwang | fahrtechnik.kalwang@oeamtc.at | Tel. +43 3846 200 90 32500

Neues Service-Angebot der WKO Steiermark für Betriebsanlagengenehmigungen

Das Verfahren zur Erlangung von Betriebsanlagengenehmigungen ist komplex. Eine Vielzahl von Spezialregelungen sind dabei zu beachten. Für viele Wirtschaftstreibende ist das häufig ein unüberschaubarer bürokratischer Hürdenlauf – aber die

steirischen Betriebsanlagen-Coaches können Ihnen dabei jetzt helfen! Die WKO Steiermark hat ein umfassendes Service-Paket geschnürt, um Unternehmer:innen auf ihrem Weg zur Betriebsanlagengenehmigung

(<https://tinyurl.com/yeyj6axv>) zu begleiten. Ab sofort wird die Beratung durch einen spezialisierten Betriebsanlagen-Coach finanziell unterstützt (<https://tinyurl.com/ykexucs7>).



GRUNDUMLAGE

Die Grundumlage laut § 123 Abs. 9 WKG:

Die Grundumlage ist eine unteilbare Jahresumlage; sie ist auch für das Kalenderjahr zu entrichten, in dem die Berechtigung erworben wird oder erlischt. Besteht die Mitgliedschaft zu einer Fachgruppe nicht länger als die Hälfte eines Kalenderjahres, ist die Grundumlage für dieses Kalenderjahr nur in halber Höhe zu entrichten, besteht die Mitgliedschaft aber nicht länger als 31 Tage im ganzen Kalenderjahr, entfällt die Pflicht zur Entrichtung der Grundumlage zur Gänze.

Wofür ist die Grundumlage?

Die Finanzierung der Tätigkeit der Fachgruppe und auch des Fachverbandes in Wien erfolgt durch die Einhebung einer Grundumlage einmal im Jahr.



Neugründerbonus gemäß § 123 Abs. 14 WKG:

Wer erstmalig eine Berechtigung iSd § 2 Abs. 1 WKG erwirbt oder eine Unternehmung rechtmäßig selbstständig betreibt (ausgenommen: Rechtsformänderungen oder Umgründungen), ist im darauffolgenden Kalenderjahr von der Grundumlage befreit.

Rechtsformstaffelung gem. § 123 Abs. 12 WKG:

Wird die Grundumlage mit einem festen Betrag festgesetzt, so ist dieser von natürlichen Personen, offenen Handelsgesellschaften, Kommanditgesellschaften sowie von eingetragenen Erwerbsgesellschaften in einfacher Höhe (Normalsatz), von Gebietskörperschaften, Genossenschaften, Vereinen und allen anderen juristischen Personen in doppelter Höhe zu entrichten, sofern diese Rechtsfolge im Beschluss der zuständigen Fachorganisation nicht ausdrücklich ausgeschlossen wird.

Ruhendsatz gem. § 123 Abs. 9, 2. Satz WKG:

Ruht/Ruhen die gemäß § 2 Abs. 1 WKG mitgliedschaftsbegründende(n) Berechtigung(en) für die gesamte Periode der Mitgliedschaft im Kalenderjahr, ist die Grundumlage höchstens in halber Höhe zu entrichten.

Die Grundumlage für das Güterbeförderungsgewerbe wird wie folgt berechnet:

Pro zum 31.12. des Vorjahres gemeldeter Betriebsstätte ein fester Betrag nach folgenden Betriebsarten:

- Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt **170 Euro**
- Bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte

- insgesamt 3.500 kg übersteigt **118,50 Euro**
- Alle sonstigen Güterbeförderungen **72,60 Euro**

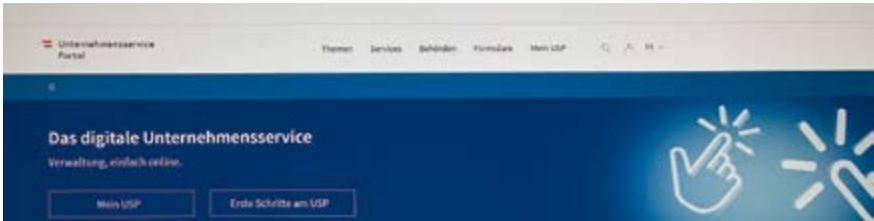
Mindestens der Betrag für eine Betriebsstätte der zutreffenden Betriebsart. Bei Zusammentreffen von mehreren Betriebsarten an einer Betriebsstätte ist nur der höchste Betrag zu entrichten. Bei gleich hohen Beträgen ist der Betrag nur einmal pro Betriebsstätte zu entrichten.

Die Anzahl der Beförderungsmittel zum 31.12. des Vorjahres und dafür ein fester Betrag für nachfolgende Fahrzeugkategorien

- pro Kraftfahrzeug des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt laut Konzessionsumfang **0 Euro**
- pro Kraftfahrzeug des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg übersteigt laut Konzessionsumfang **39,80 Euro**
- Alle sonstigen Güterbeförderungen **0 Euro**

Die Verpflichtung von juristischen Personen zur Zahlung fester Beträge in doppelter Höhe wird ausgeschlossen.

Ruhen alle gemäß § 2 Abs. 1 WKG mitgliedschaftsbegründenden Berechtigungen für die gesamte Periode der Mitgliedschaft im Kalenderjahr, ist die Grundumlage in folgender Höhe zu entrichten: **36,30 Euro**



E-Zustellungen – USP Unternehmensserviceportal

Unternehmen sind seit 1. Jänner 2020 verpflichtet, an der elektronischen Zustellung teilzunehmen. Ausgenommen sind nur jene Unternehmen, die wegen Unterschreitens der Umsatzgrenze nicht zur Abgabe von Umsatzsteuervoranmeldungen verpflichtet sind.

Die Registrierung zur elektronischen Zustellung erfolgt für Unternehmen im USP. Für die „Nicht-Teilnahme“ an der elektronischen Zustellung sind derzeit keine Sanktionen vorgesehen. Sofern keine elektronische Zustellmöglichkeit vorliegt, wird die sendende Behörde eine postalische Zustellung vornehmen.

Achtung:

Bestimmte Unternehmer werden automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen (siehe dazu Näheres unter Punkt „Teilnehmerverzeichnis“). So kann die Behörde etwa im Falle der automatischen Übernahme aus FinanzOnline eine nicht-nachweisliche Zustellung in das elektronische Postfach zustellen, auch wenn seitens des Unternehmens noch keine Registrierung im USP erfolgt ist (eine Abholung ist nur möglich, in dem man sich beim USP anmeldet).

Unternehmerbegriff

An der elektronischen Zustellung haben laut E-Government-Gesetz Unternehmen im Sinne des § 3 Z 20 Bundesstatistikgesetz teilzunehmen. Das Bundesstatistikgesetz definiert den Unternehmerbegriff wie folgt: Alle natürlichen Personen (z. B. freie Dienstnehmer, freiberuflich Tätige), juristischen Personen, Personengesellschaften, Personengemeinschaften und Personenvereinigungen mit Wohnsitz, gewöhnlichem Aufenthalt, Sitz oder Geschäftsleitung in Österreich, die der Allgemeinheit oder einem bestimmten Personenkreis Waren, Werk- und Dienstleistungen gegen Entgelt anbieten oder im Allgemeininteresse liegende Aufgaben erfüllen oder Einkünfte aus Land- und Forstwirtschaft, selbstständiger Arbeit, Gewerbebetrieb oder Vermietung und Verpachtung erzielen.

Unzumutbarkeit der E-Zustellung

Die Teilnahme an der elektronischen Zustellung ist von vornherein unzumutbar, wenn das Unternehmen nicht über die dazu erforderlichen technischen Voraussetzungen oder über keinen Internet-Anschluss verfügt. Die erforderliche technische Voraussetzung fehlt etwa, wenn keine internetfähige Hardware im Unternehmen verfügbar ist.



Widerspruchsmöglichkeit

Unternehmen, die wegen Unterschreiten der Umsatzgrenze nicht zur Abgabe von Umsatzsteuervoranmeldungen verpflichtet sind, können der elektronischen Zustellung widersprechen. Der Widerspruch erfolgt grundsätzlich durch die Abmeldung des Unternehmens vom Teilnehmerverzeichnis und somit der elektronischen Zustellung. Der Widerspruch kann, sofern man nicht im USP registriert ist, auch per Post an das Bundesrechenzentrum geschickt werden. Unternehmer, die der elektronischen Zustellung widersprochen haben, werden wie bisher auf dem Postweg kontaktiert.

Teilnehmerverzeichnis

Um die vollständige Erreichbarkeit aller potenziellen Empfänger sicherzustellen, wurde ein Teilnehmerverzeichnis sämtlicher Zustellsysteme eingeführt. Das Teilnehmerverzeichnis wurde am 28. Mai 2019 kundgemacht (BGBl. II Nr. 140/2019) und bildet seit „Produktivsetzung“ der elektronischen Zustellung (1.12.2019) das Verzeichnis aller Personen, die elektronische Zustellungen empfangen, ab. Seit Juni 2019 werden bestimmte Unternehmer automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen und gelten als angemeldete Teilnehmer:

- FinanzOnline-Teilnehmer, die nicht auf die elektronische Zustellung nach der Bundesabgabenordnung (BAO) verzichtet haben und Unternehmer im Sinne des § 3 Z 20 Bundesstatistikgesetz 2000 sind, werden seit 1. Juli 2019 automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übermittelt.

- Ebenso sind die Teilnehmer am Elektronischen Rechtsverkehr (ERV) automationsunterstützt bis auf Widerspruch des Teilnehmers an das Teilnehmerverzeichnis zu übermitteln. ERV-Teilnehmer können eine Weiterleitung in den ERV konfigurieren.
- Seit 1. Dezember 2019 werden Kunden der elektronischen Zustelldienste (Briefbutler, BRZ Elektronischer Zustelldienst, eVersand oder Mein Brief) automationsunterstützt in das Teilnehmerverzeichnis aufgenommen.

Unternehmer, die automatisch in das Teilnehmerverzeichnis übernommen werden, erhalten eine Information über ihre Übernahme (Benachrichtigung in der Databox von FinanzOnline) und können ab diesem Zeitpunkt ihre Registrierungsinformationen am Teilnehmerverzeichnis überprüfen und gegebenenfalls anpassen (z. B. E-Mail-Adressen für Benachrichtigungen, De-/Aktivierung der Weiterleitung in den ERV etc.). Sollte in FinanzOnline keine E-Mail-Adresse hinterlegt sein oder wurde auf die elektronische Zustellung gemäß BAO verzichtet, dann können diese Teilnehmer nicht automatisch übernommen werden, da die verpflichtende Verständigung über neue Nachrichten nicht möglich wäre. Diese Teilnehmer werden dazu motiviert, eine Registrierung zur elektronischen Zustellung vorzunehmen.

Anzeigemodul „Mein Postkorb“ im Unternehmensserviceportal

Unternehmer können über das USP auf ihre elektronischen Zustellstücke, die von Behörden übermittelt wurden, zugreifen. Um den Empfängern eine einheitliche Übersicht der für sie

bereitgehaltenen elektronischen Zustellstücke zu ermöglichen, wurde ein kostenloses elektronisches Postfach eingeführt. Die zentrale Anzeige und Abholung von Zustellungen erfolgt im angemeldeten Bereich des USP in der Anwendung „Mein Postkorb“. Das Anzeigemodul hat den Empfänger unverzüglich davon zu verständigen, dass ein Dokument für ihn zur Abholung bereit liegt. Diese elektronische Verständigung ist an die dem Teilnehmerverzeichnis bekanntgegebene elektronische Adresse des Empfängers zu versenden. Erledigungen der Finanzbehörden gemäß der BAO werden weiterhin in FinanzOnline zugestellt und zusätzlich zur Information über das Anzeigemodul angezeigt. Zur Nutzung des Anzeigemoduls „Mein Postkorb“ muss das Unternehmen über ein USP-Konto und zumindest einen USP-Anwender mit der Rolle „Postbevollmächtigter“ verfügen.

Wer darf in das Anzeigemodul zustellen?

In das Anzeigemodul dürfen ausschließlich Behörden und Verantwortliche des öffentlichen Bereichs zustellen bzw. zusenden.

Weiterführende Informationen

Das Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort veröffentlicht auf seiner Homepage laufend weitere Informationen zur elektronischen Zustellung. Infos dazu finden Sie unter folgender Website:

<https://tinyurl.com/3thn394m>

Weiters steht Ihnen der USP-Support unter (+43) 0 50 233 733 zur Verfügung.

Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex:

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

Entwicklung Dieselpreis und Transportkostenindex für das Kleintransportgewerbe

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

Aktuelle VPI- und Inflationsentwicklung in Österreich

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

Online-Lkw-Kalkulationstool inklusive Downloadmöglichkeit

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

Dies finden Sie hier:

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

Pfuscherbekämpfung: Meldungen online möglich

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

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

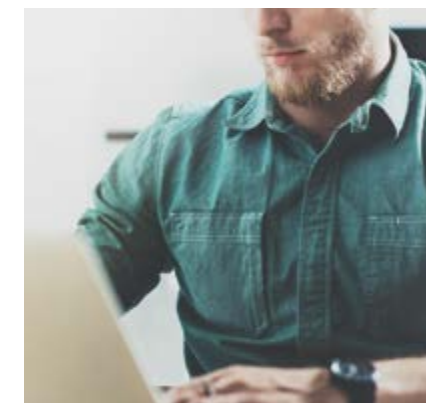
alle möglichen Aktivitäten, um den Rechtszustand herzustellen. Mehr als 1.500 gewerberechtliche Erhebungen finden jährlich statt.

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

- wenn möglich, Namen und Wohnanschrift des/der illegalen Erwerbstätigen;
- Wo wird gearbeitet?
- Wann und seit wann wird gearbeitet?
- Beschreibung der illegalen Tätigkeit;
- eventuelle Beweise (Plakate/Fotos/Angebote/Autokennzeichen/Werbeaussendungen/Website-Ausdrucke).

Je genauer die Angaben sind, desto schneller und effizienter kann eingegriffen werden.

Alternativ dazu kann die unbefugte Gewerbeausübung natürlich auch bei den zuständigen Gewerbebehörden (Magistrat Graz/jeweilige Bezirkshauptmannschaft) und der Finanzpolizei gemeldet werden.



© Foto: SPiD CMACHO/Shutterstock.com

Auch die Grundumlage der Wirtschaftskammer wird in Zukunft nur mehr per E-Zustellung vorgeschrieben!

WKO-Benutzerverwaltung: www.meinwko.at

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

- Es kann sich jede Person ein persönliches WKO-Benutzerkonto anlegen, in dem Daten aktualisiert und Passwortänderungen durchgeführt werden können.
- Das eigene Benutzerkonto kann mit einem oder mehreren WKO-Mitgliedschaften verknüpft werden. In Folge kann eine Vielzahl an WKO-Services in Anspruch genommen werden. Darunter zählen der Zugang zu Fachinformationen auf WKO.at, die Bear-

beitung der Unternehmensdaten im Firmen A-Z oder die Nutzung des Vorteilsclubs der Jungen Wirtschaft. All diese Services können mit nur einem einzigen WKO-Benutzerkonto abgerufen werden. Auch für Mitglieder, die Unternehmen in mehreren Branchen und Bundesländern haben, reicht ein persönliches WKO-Benutzerkonto.

- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können schnell und einfach zur Nutzung von WKO-Services berechtigt werden.
- Der Einstieg in die WKO-Benutzerverwaltung ist auch mit Bürgerkarte oder Handysignatur möglich.
- Durch einen Nachweis der Identität kann das persönliche WKO-Benutzerkonto aufgewertet werden, um auf exklusive Dienstleistungen der WKO zugreifen zu können.

- Sicherheit hat für die WKO höchste Priorität. Aus diesem Grund ist die WKO-Benutzerverwaltung mit einem umfangreichen Sicherheitssystem versehen, das höchstmöglichen Schutz und eine sichere Datenübertragung bietet.

Sie haben noch Fragen?

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



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

Warum Logcom?

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

Was macht Logcom?

Die Initiative fällt besonders durch die gelben, sympathischen Fahr-

zeugbklebungen bzw. Fahrzeugbeschriftungen im „FRIENDS on the Road“-Design auf. Lassen auch Sie Ihr Fahrzeug bekleben und machen auf die Wichtigkeit der Transportbranche aufmerksam. Diese Marke ist ein Bekenntnis zur österreichischen Transportwirtschaft, von der Branche, für die Branche!

Wie können Sie helfen/unterstützen?

Bitte helfen Sie auch aktiv mit diese Marke noch bekannter zu machen,

indem Sie einerseits als bereits bestehende Mitglieder Ihre Fahrzeuge bekleben lassen und andererseits auch andere Transportunternehmer und Firmen überzeugen, Mitglied zu werden. Denn nur gemeinsam können wir etwas erreichen!

WERDEN SIE BITTE MITGLIED

– Beitrittserklärung ausfüllen und an die Logcom schicken: office@logcom.org! Weitere Informationen unter: <http://www.logcom.at/initiative/ueber-die-logcom/>



BEITRITTSERKLÄRUNG

FIRMA

ANSPRECHPERSON

ADRESSE

TELEFON

TELEFAX

E-MAIL

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

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

*Beträge netto, LKW – Anzahl nach Konzessionsumfang

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

Diese Zustimmung kann jederzeit schriftlich widerrufen werden.

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

DATUM

UNTERSCHRIFT/FIRMENSTEMPEL



Fachliche Vorbereitung auf die Eignungsprüfung im Güterbeförderungsgewerbe (Konzessionsprüfung)

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. Als sprachliche Notwendigkeit ist das Level A2 Voraussetzung!

Fachkurs Herbst
26.08. bis 13.09.2024
am WIFI Graz

Prüfung
schriftlich: 09.10.2024
mündlich: 14.–16.10.2024

Schwerpunkte der Ausbildung:

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

Voraussetzungen

Besuch des Informationsabends. Die Anmeldung erfolgt ausschließlich über diese Vorbesprechung.

Nächste Fachgruppentagung
Samstag, 1. Februar 2025



Vormerken!



Photo: ©Sasha Wilrecht/AdobeStock.com

TRANSPORTEURE A–Z: Melden auch Sie sich an!

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

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

Veritas

VERITAS VERSICHERUNGSMAKLER
EIN UNTERNEHMEN DER AIGIA

So viel ist sicher:

**Mit dem Veritas Mobilitätspaket
bin ich rundum abgesichert.**

Mobilität für alle - das ist unser Beitrag!

- Veritas - KFZ Haftpflicht & Kasko
- Veritas - Maschinenkasko und Maschinenbruch
- Veritas - CMR- und Transportversicherung
- Veritas - Rechtsschutz - Frächterkonzept

Wir beraten Sie gerne!

Veritas
+43 (0) 50 103 510, office@veritas-versicherungsmakler.at
www.veritas-versicherungsmakler.at



Fresenius Kabi Austria GmbH – Headquarter in Graz

Fresenius Kabi Austria GmbH – der Mensch im Mittelpunkt

Fresenius Kabi, ein weltweit führendes Gesundheitsunternehmen, betreibt in Graz eine bedeutende Produktions- und Forschungsstätte. Diese Niederlassung ist ein zentraler Knotenpunkt für die Herstellung und Entwicklung lebensrettender Arzneimittel und medizinischer Technologien, insbesondere im Bereich der klinischen Ernährung und Infusionstherapie.

Fresenius Kabi Graz ist das führende pharmazeutische Unternehmen in der Steiermark und spielt eine entscheidende Rolle im globalen Netzwerk der Fresenius-Gruppe. Seit der Übernahme der traditionsreichen Leopold-Pharma im Jahr 1992 hat sich das Unternehmen in der Region Graz fest etabliert und seine Bedeutung stetig ausgebaut. Mit Standorten in Graz, Grambach und Werndorf ist Fresenius Kabi mit seinen 1.670 Mitarbeitern ein bedeutender Arbeitgeber. Investitionen von durchschnittlich über 42 Millionen Euro pro Jahr und eine hohe

Exportrate machen Fresenius Kabi auch zum Innovationsmotor für die gesamte Region.

Das Grazer Headquarter beherbergt eine hochmoderne Forschungs- und Entwicklungsabteilung sowie eine Produktionsstätte, die weltweit führend ist. Hier entstehen lebenswichtige Infusionslösungen, klinische Ernährung und parenterale Medikamente, die tagtäglich zur Rettung und Verbesserung von Menschenleben beitragen. In Grambach setzt Fresenius Kabi seine Innovationskraft fort, während in Werndorf seit

2009 das zentrale Logistik- und Verpackungszentrum mit modernster Technologie und höchsten Qualitätsstandards betrieben wird. Mit über 1.300 Artikeln im Portfolio, darunter bekannte Produkte wie Oleovit und das während der Coronakrise besonders gefragte Propofol, ist Fresenius Kabi ein wichtiger Akteur im internationalen Gesundheitssektor.

Das zentrale Verpackungs- und Logistikcenter in Werndorf, etwa 15 Kilometer südlich von Graz, ist mit höchsten GMP-Standards ausgestattet und zeigt, wie ernst das Un-

ternehmen seine Verantwortung nimmt. Eine Lagerkapazität von 23.000 Palettenplätzen und ein vollautomatisiertes Hochregallager stehen zur Finalisierung und Verpackung der Produkte zur Verfügung.

Ein herausragender Aspekt, der Fresenius Kabi besonders auszeichnet, ist die eigene Transportlogistik. Das Logistikcenter dient auch als Stützpunkt für die eigene Lkw-Flotte, die die österreichischen Krankenhäuser und Apotheken mit Medikamenten versorgt. Die präzise und sorgfältig kontrollierte Lieferung von sensiblen medizinischen Produkten wird so just-in-time möglich. Durchgehende Temperaturkontrollen und die sorgfältige Protokollierung jeder Lieferung gewährleisten höchste Transparenz und Sicherheit.

Fresenius Kabi ist jedoch nicht nur ein Synonym für Qualität und Innovation, sondern auch für eine vorbildliche Mitarbeiterpolitik. Die Menschen, die bei Fresenius Kabi arbeiten, sind das Herz und die Seele des Unternehmens. Ihr Know-how, ihr Engagement und ihre kontinuierliche Weiterbildung tragen maßgeblich zur Erfolgsgeschichte des Unternehmens bei. Die Förderung einer Kultur der kontinuierlichen Verbesserung und des lebenslangen Lernens spiegelt sich in umfangreichen Schulungs- und Entwicklungsprogrammen wi-

der. Besonders stolz ist das Unternehmen auf seine Lehrlingsausbildung, in der junge Talente in acht verschiedenen Berufen ausgebildet werden. Als staatlich ausgezeichnete Lehrbetrieb setzt Fresenius Kabi auf eine qualifizierte Nachwuchsförderung und bietet seinen Mitarbeitern eine stabile, sinngebende Arbeitsumgebung mit vielen Möglichkeiten zur Weiterentwicklung. Ein familiäres Arbeitsumfeld und zahlreiche Benefits tragen zu einem exzellenten Betriebsklima bei. Die hohe Qualifikation der Mitarbeiter:innen und die strenge Einhaltung der Qualitätsstandards werden von den Kunden geschätzt und immer wieder positiv hervorgehoben.

Nachhaltigkeit ist ein weiterer zentraler Wert bei Fresenius Kabi. Das Unternehmen hat sich ambitionierte Ziele gesetzt, um den CO₂-Fußabdruck bis 2030 zu halbieren und bis 2040 klimaneutral zu sein. Maßnahmen wie die Installation von Photovoltaikanlagen in Werndorf und die Umstellung der Shuttle-Lkw auf Elektrofahrzeuge sind Teil dieses Engagements.

Mit klarem Fokus auf Produktqualität, Nachhaltigkeit und Kunden- sowie Mitarbeiterzufriedenheit ist Fresenius Kabi ein führender Anbieter in der Arzneimittelversorgung und ein Vorbild für nachhaltiges Wirtschaften.



Das moderne Cargo-Center in Werndorf

Wordrap



V.l.: Mag. (FH) Michael Mayr – Geschäftsführer
Rudolf Bonstingl – Leitung Kundenservice & Fuhrpark

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß?

Mag. Mayr: Weil wir bei Fresenius Kabi Arzneimittel in bester Qualität zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung stellen und Menschen damit helfen, wieder gesund zu werden.

R. Bonstingl: Weil wir hochwertige Produkte in bester Qualität ins Krankenhaus und zu den Patienten bringen.

Wären Sie in einer anderen Branche ...

Mag. Mayr: wäre ich in der Pharmaindustrie;

R. Bonstingl: wäre ich auch in einem so abwechslungsreichen Beruf, vielleicht in der Tourismusbranche tätig.

Wenn sie in der Branche etwas ändern könnten ...

... würde **Mag. Mayr** den Transport umweltfreundlicher gestalten und von fossilen Brennstoffen weggehen;

Rudolf Bonstingl würde die Bezahlung und Attraktivität des Lkw-Fahrer-Jobs erhöhen und ein besseres Umfeld schaffen.

Factbox

Firma:
Fresenius Kabi Austria GmbH
Headquarter Graz

Geschäftsführung: Mag. (FH) Michael Mayr,
Dr. Frank Wilgmann

Firmensitz:
Hafnerstraße 36
8055 Graz
Tel.: +43 316 249 0
Web: www.fresenius-kabi.at

Gründungsjahr: 1992

Mitarbeiter: 1.670 (Stand 2023)
Fuhrpark: 7 Lkw

Tätigkeitsfeld:
Produktions- und Forschungsstätte für die Herstellung von Arzneimitteln und medizinischen Technologien



Von der Natur gewachsen, von Schafler-Mühle GmbH veredelt

Die Schafler-Mühle GmbH ist ein traditionsreiches Familienunternehmen, das seit Jahrhunderten in Familienbesitz ist und auf meisterhafte Weise Tradition, Handwerk und moderne Technologie vereint. Die Schafler-Mühle steht für Qualität auf höchstem Niveau.

Seit 1507 produziert die Schafler-Mühle in Gersdorf/Feistritz Mehl und Mahlprodukte von höchster Qualität mit modernster Technologie. Das Unternehmen legt großen Wert auf Nachhaltigkeit und Regionalität, wodurch jedes Produkt nicht nur ausgezeichnet schmeckt, sondern auch verantwortungsvoll hergestellt wird.

Im Jahr 2003 übernahm Markus Schafler den Betrieb von seinem

Vater und legt seitdem sein Hauptaugenmerk darauf, Spezialmehle in Spitzenqualität sowohl für Groß- als auch Kleinkunden bis hin zum Endverbraucher zu produzieren. Durch zahlreiche Investitionen in Technik und Automation, insbesondere in die Verarbeitung von Dinkel, zählt das Unternehmen heute zu den führenden Mühlenbetrieben in Österreich und beliefert auch angrenzende Länder mit seinen hochwertigen Produkten.

Um den hohen Qualitätsanspruch auf allen Ebenen gerecht zu werden, hat sich Schafler entschieden, auch einen Großteil der Getreidezufuhr selbst in die Hand zu nehmen und 2003 einen eigenen Transportzweig eingerichtet. Diese Maßnahme ermöglicht es, Hygiene und Termingenauigkeit auf höchstem Niveau zu halten und die Wertschöpfungskette nicht zu unterbrechen. „Wir haben die Frächtereie gegründet, um zu optimieren, um nachhaltiger zu sein,

© Fotos: Schafler-Mühle GmbH

um Leerfahrten zu reduzieren und um mehr Einfluss auf das Produkt zu haben, um beste Qualität und Service bieten zu können“, erläutert Schafler. Getreide und Mehl sind sehr sensible Produkte. Der eigene Fuhrpark mit bestens geschulten Mitarbeitern ermöglicht, das beim Landwirt gekaufte Getreide bereits bei der Beladung zu kontrollieren und hygienisch einwandfrei zur Verarbeitung in die Mühle zu bringen.

Schaflers hohe Ansprüche an Qualität, Flexibilität, besten Service und Termingenauigkeit spiegeln sich in strengen Qualitätskontrollen wider. Nachhaltigkeit ist ihm ebenfalls ein wichtiges Anliegen, daher investiert das Unternehmen laufend in den Ausbau erneuerbarer Energien wie z.B. Photovoltaikanlagen. Eine Kombination von Wasserkraft, Solar und Speichermedien soll das Unternehmen zukünftig energieautark ma-

chen. Auch die Anschaffung eines E-Lkws wird in Betracht gezogen.

Besonders bemerkenswert ist die beheizte Fahrzeughalle in der die Lkw untergebracht sind. Hier wird das sensible Produkt – Mehl – nach der Beladung der Lkw bis zur Auslieferung fachgerecht zwischengelagert, sodass die Produkte einwandfrei zum Kunden gelangen. Ein Disponent kümmert sich um effiziente Transporte von Getreide, Pellets, Silo- und Palettenware. Die Mitarbeiter werden je nach Einsatz umfassend an Produkt und Fahrzeug geschult und zeichnen sich durch beste Kundenkontakte aus. „Das Produkt steht bei uns stets im Vordergrund, ebenso wie die Kundenzufriedenheit. Es geht bei uns nicht nur darum, die Ware von A nach B zu transportieren, sondern unsere Mitarbeiter müssen stets die Anforderungen unserer Kunden als auch der sensiblen Produkte im Auge haben“, betont der Firmenchef und lobt indes seine qualifizierten Mitarbeiter.

Trotz steigender Herausforderungen wie dem neuen Lieferkettengesetz und permanenten Investitionskosten bleibt Schafler optimistisch. Die nächste Generation zeigt bereits reges Interesse am Unternehmen und den Produkten, was ihn zuversichtlich in die Zukunft blicken lässt. Sein Ziel ist daher, nachhaltig in die Produktion zu investieren, erneuerbare Energiegewinnung zu forcieren und vorausschauend zu agieren, um die Qualität und Zuverlässigkeit kontinuierlich zu steigern bzw. das hohe Qualitätsniveau zu halten.

Wordrap



Inhaber und Geschäftsführer Markus Schafler

Warum macht Ihnen Ihr Beruf Spaß?
Weil es täglich neue Herausforderungen sowohl im technischen Bereich als auch in der Produktion gibt.

Wären Sie kein Frächter ...
... wäre ich in einem technischen Beruf tätig.

Wenn Sie in der Branche etwas ändern könnten ...
... würde ich bürokratische Hürden und Verordnungen reduzieren und den Unternehmern nicht immer mehr aufbürden, damit wieder mehr Zeit für die grundlegenden Aufgaben bleibt.

Factbox

Firma:
Schafler-Mühle GmbH
Inhaber/GF: Markus Schafler
Firmensitz:
Mühlenviertel 39
8212 Gersdorf an der Feistritz
Tel.: 03386/8201-0
Web: www.schafler-muehle.at
Gründungsjahr: 1507 bzw. 2003
Mitarbeiter: ca. 30
Fuhrpark: 6 Lkw
Tätigkeitsfeld: Mühlenbetrieb

Transporteure auf medialem Überholkurs

WKÖ-Fahrradboten ad KV-Verhandlungen: Gewerkschaft schadet der ganzen Branche

Utl.: Einigung bleibt nach sechs Verhandlungsrunden weiter aus, kleine Unternehmen als Leidtragende von fehlgeleiteter Symbolpolitik der Gewerkschaft =

Wien (OTS) - Auch nach der sechsten Runde der Kollektivvertragsverhandlungen der Fahrradboten lässt eine Einigung weiter auf sich warten - die Gewerkschaft stellt sich mit realitätsfernen Forderungen für die Erhöhung der KV-Löhne weiterhin quer. Von konstruktiven Verhandlungen im Sinne der Sozialpartnerschaft ist bei der Arbeitnehmerseite nichts zu spüren. Stattdessen droht man nun mit dem dritten Streik sowie weiteren Kampfmaßnahmen - und fordert eine realitätsferne Erhöhung von 8,7 Prozent.

Zwtl.: Pokorny: Gewerkschaft betreibt fehlgeleitete Symbolpolitik

Mit den hohen Forderungen blendet die Gewerkschaft die vielen kleinen Fahrradboten-Betriebe aus, die den Großteil der diversen Branche ausmachen. Die Gewerkschaft stützt sich in ihrer Argumentation lediglich auf zwei großen Essensruesteller-Unternehmen.

„Kleine Unternehmen unserer Branche sind die Leidtragenden dieser realitätsfernen Position der Gewerkschaft. Anstatt sich für die Interessen aller einzusetzen, betreibt die Gewerkschaft lieber fehlgeleitete Symbolpolitik“, beklagt Katarina Pokorny, Mitglied des KV-Verhandlungsteams und Berufsgruppensprecherin der Fahrradboten im Fachverband Güterbeförderung der Wirtschaftskammer Österreich.

Zwtl.: Wirtschaftliche Realitäten auch bei Fahrradboten anerkennen

5,8 Prozent Erhöhung der KV-Löhne, welche die Arbeitgeberseite bereits angeboten hatte, stellt das Maximalangebot dar. Höhere, überzogene Forderungen blenden die wirtschaftlichen Realitäten aus, die Folge wäre, dass zahlreiche Betriebe zusperren müssen. Hunderte Arbeitsplätze und individuelle Existenzen wären damit gefährdet. Bei den Verhandlungen zum Gastronomie-KV scheint die Gewerkschaft die wirtschaftlichen Realitäten anzuerkennen: Dort einigte man sich auf 6 Prozent Erhöhung, weitere 2 Prozent im Herbst und einer Anpassung von einem Prozent über der rollierenden Inflation im nächsten Jahr. Auch bei den Fahrradboten hat die Arbeitgeberseite ein adäquates Angebot als Arbeitsvorschlag unterbreitet.

„Während die Gewerkschaft bei den KV-Verhandlungen der Gastronomie einlenkt, wird bei den Fahrradboten weiterhin blockiert. Wirtschaftliche Realitäten sind auch in der Fahrradboten-Branche anzuerkennen. Mehr als unser Angebot können wir nicht liefern“, appelliert Fahrradboten-KV-Chef Verhandler Christian Freitag. Zudem handelt es sich bei beiden Kollektivverträgen um Branchen, in denen üblicherweise Trinkgeld gegeben wird, die normalerweise gänzlich lohn- und einkommensteuerfrei sind.

Das KV-Verhandlungsteam der Arbeitgeberseite bekommt langsam den Eindruck, dass es der Gewerkschaft in ihrer Argumentation um einen Kampf geht, der nur die zwei großen Essenszusteller trifft. In der Realität schießt man damit allerdings komplett am Ziel vorbei und erschwert das Arbeitsleben vieler kleiner Fahrradboten. (PWK168/DFS)

WKÖ-Fahrradboten ad KV-Verhandlungen: Gewerkschaft schadet der ganzen Branche

OTS, 02.05.2024

WKÖ-Fachverband Güterbeförderung: Transportwirtschaft mit Mehrwert auch für Fahrerinnen und Fahrer

Utl.: 84 Prozent der Transporte in Österreich durch regionale Zulieferer mit guten Bedingungen und fairem Kollektivvertrag - Transit-Verkehr verzerrt Bild der Branche =

Wien (OTS) - „In österreichischen Unternehmen der Güterbeförderungsbranche gelten höchste Standards und ein attraktiver Kollektivvertrag“, hält Markus Fischer, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), fest.

Branchensprecher Fischer zeigt sich jedoch bestürzt über Negativ-Vorfälle mit ausländischen Frachtern in Österreich. Die sind es, die die Transportwirtschaft in ein schlechtes Licht rücken. Er hält dazu vehement fest: „Das bildet nicht im Ansatz unsere Branche im gesamten ab, schon gar nicht die heimische.“

Österreichische Frächter als regionale Zulieferer

Tatsache ist, dass in Österreich, einem Transitland, 98,6 Prozent des Transportaufkommens auf nicht hier ansässige Unternehmen entfallen. Etwas illegale Praktiken werden dann ungerechtfertigter Weise der österreichischen Transportwirtschaft, unseren Mitgliedsbetrieben, zugerechnet.

Faktum ist auch: Die rot-weiß-rote Transportwirtschaft fokussiert sich auf regionalen Zulieferverkehr. 97,8 Prozent des Transportaufkommens im Inlandsverkehr werden von heimischen Unternehmen übernommen. 84 Prozent davon werden auf einer Streckenlänge von höchstens 80 Kilometern transportiert.

Familienfreundliche Bedingungen, faire Bezahlung

Die wertschätzende Bezahlung geht in der Betrachtung oftmals unter: Löhne und Gehälter im Kollektivvertrag, den die Sozialpartner verhandeln, steigen traditionell weit über die Inflationsanpassung. „In den vergangenen drei Jahren hat es gar eine im KV festgeschriebene Lohnsteigerung von insgesamt 23 Prozent gegeben“, ruft Fischer in Erinnerung. Wer für ein österreichisches Unternehmen als FahrerIn oder Fahrer tätig ist, unterliegt diesem Kollektivvertrag. „Die Transportwirtschaft in Österreich bietet gute Arbeitsbedingungen und eine faire Bezahlung für die mehr als 76.000 Beschäftigten in unseren Mitgliedsbetrieben. Wir schaffen Mehrwert - für die Wirtschaft und für jeden unserer Fahrerinnen und Fahrer“, unterstreicht Fachverbandsobmann Markus Fischer.

„Veraltete Vorurteile über LKW-Fahrerinnen und -Fahrer entsprechen der Realität in Österreich nicht“, stellt er auch klar. „Weil der Beruf allerdings immer noch unter solchen falschen Vorstellungen in Verbindung gebracht wird und darunter leidet, wird auch die Suche nach neuem Personal erschwert“, so Fachverbandsobmann Fischer. (PWK107/JHR)

WKÖ-Fachverband Güterbeförderung: Transportwirtschaft mit Mehrwert auch für Fahrerinnen und Fahrer

OTS, 18.03.2024

WKÖ-Klacska und Menz warnen: General-sanierung der deutschen Bahninfrastruktur hat Folgen für Standort Österreich

OTS, 21.05.2024



WKÖ-Klacska und Menz warnen: Generalsanierung der deutschen Bahninfrastruktur hat Folgen für Standort Österreich

Beustelle auf wichtigem Bahnkorridor bringt ab 2026 massive Probleme - Bessere EU-weite Koordination bei Infrastruktur dringend nötig

Wien (OTS): Eine verlässliche und leistungsfähige Infrastruktur ist das Rückgrat einer funktionierenden Wirtschaft. Die Erreichbarkeit von Unternehmen sowie die Versorgung und Verteilung von Gütern sind schließlich wichtige Voraussetzungen, um Wachstumspotenziale zu realisieren.

Anstehende Baustellen in Europa könnten dieses Rückgrat allerdings empfindlich verletzen, warnen die Obleute der Bundessparte Transport und Verkehr, Alexander Klacska, sowie der Bundessparte Industrie, Sigl Menz, in einem gemeinsamen Pressespröch, das heute, Dienstag, in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) stattfand.

Konkret sprechen die Bundesspartenobleute die geplante Generalsanierung der deutschen Bahninfrastruktur an, die bis 2030 Sanierungsvorhaben in rund 40 Streckenabschnitten auf mehr als 4.300 km Länge umfasst. Vor allem die Modernisierung der beiden wichtigsten Bahnverbindungen mit Österreich, der Strecken Nürnberg-Regensburg-Passau sowie München-Rosenheim-Salzburg werden in den Jahren 2026 und 2027 zu massiven Beeinträchtigungen auch auf österreichischer Seite führen.

Bis zu 140 Güterzüge täglich von Sperte in Passau betroffen

Bis zu 140 Güterzüge täglich laufen über den Grenzbahnhof Passau. Aufgrund der Totalsperrre für mehrere Monate im Jahr 2026 müssen diese über erheblich längere und weniger leistungsfähige Strecken umgeleitet werden. In Summe werden fast drei Viertel des gesamten Warenaustausches mit Deutschland über den Grenzübergang Passau abgewickelt, das entspricht 20 Prozent des gesamten österreichischen Schienengüterverkehrs. „Hier gibt es zwar datensichere Bemühungen der ÖBB Infrastruktur, durch Trassenumwidmung auf österreichischer Seite eine gewisse Entlastung zu schaffen, aber gänzlich kompensieren wird man das kaum können“, so Klacska. Und er rechnet vor: Würde man das gesamte von der Sperte betroffene Volumen auf die Straße verlagern, würde das rund 1,4 Millionen zusätzliche Lkw-Fahrten im Jahr bringen.

Bahn wichtigster Verkehrsträger für Containertransporte, Im- und Exporte betroffen

„Die Bahn ist der wichtigste Verkehrsträger für Containertransporte aus und nach Österreich“, ruft Bundessparte Industrie-Obmann Sigl Menz in Erinnerung. „So werden 98 Prozent des österreichischen Volumens von und nach Hamburg auf der Schiene transportiert.“ Zu den anderen großen Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen verhält es sich ähnlich. „Durch die derzeit geplanten monatlichen Teil- und Totalsperrungen ohne ausreichende Ausweichrouten werden rund 28 Prozent der Güter auf der Schiene nicht mehr nach und durch Deutschland transportiert werden können“, warnt Menz.

In Mengen ausgedrückt sind es 24 Millionen Tonnen Waren und Güter jährlich, die über den Grenzübergang Passau gehen. Die meisten davon werden zwischen Deutschland und Österreich transportiert, aber auch zwischen Deutschland und der Slowakei, Ungarn und Rumänien.

Hohe Zusatzkosten durch Umleitungen, viele Züge fallen durch die Totalsperte aus

Auf bis zu 250 Millionen – also eine Viertelmilliarde-Euro können sich die Zusatzkosten durch die Umleitung der Güterzüge, die durch die Sperte in Passau notwendig werden, summieren. „Es kommt aber noch schlimmer“, so Bundesspartenobmann Menz. „Denn bis zu 40 Güterzüge können nämlich gar nicht umgeleitet werden. Das heißt, fast 29 Prozent der Züge fallen aus.“ Für die Industrie bedeutet das, dass Produktions einschränkungen durch Lieferkettenprobleme drohen. Auch das Thema Kurzarbeit könnte dadurch wieder in den Vordergrund rücken.

Kürzere Bauabschnitte und bessere Koordination nötig

Die WKÖ-Bundessparte fordert daher, das Baustellenmanagement in Richtung kürzere Bauabschnitte auszulagern sowie dort, wo dies auch nur irgendwie möglich ist, einseitige Sperren, statt Totalsperrungen vorzunehmen. „Die Aufrechterhaltung des Verkehrs muss bei der Planung von Baustellen im Zentrum stehen“, so Klacska. Zudem brauche es temporäre Maßnahmen in Österreich, um dem Problem Herr zu werden. „Dazu zählt auch die kurzfristige Aufhebung von Fahrverboten, wenn Verkehr auf die Straße verlagert werden muss“, so Klacska. Generell müsse dem Schienengüterverkehr aber mehr Priorität eingeräumt werden und Trassen, die oft nur dem Personenverkehr zur Verfügung stehen, dem Güterverkehr gewidmet werden.

Auf europäischer Ebene ist die Schaffung eines Konsultations- und Überwachungsmechanismus bei Sanierungsarbeiten im hochrangigen Schienennetz nötig, um lange Baustellen und Schienennetz-Ausfälle zu vermeiden. Aber auch ein vorausschauendes Kapazitätsmanagement auf Ausweichrouten sei nötig.

Zudem muss es Kompensationen geben: „Wir brauchen einerseits für die Infrastrukturbetreiber und Bahn-Unternehmen Kompensationsleistungen, wenn es zu Gesamtsperrungen kommt und dadurch Mehrkosten für Umleitungen, Personal etc. entstehen. Andererseits sollten auch den Transportunternehmen die Trassenentgelte für Umleitungsstrecken erlassen werden“, fordert Klacska.

Zielnetz 2040 enthält wichtige Viechenstellungen, aber auch Mankos

Zu Modernisierungen bzw. Ausbau wichtiger Routen im Bereich des Transzeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) wird es in den nächsten Jahren auch in Österreich kommen. Zum Beispiel sieht das vor kurzem präsentierte Zielnetz 2040, das Strategiepapier der Bundesregierung für das künftige Bahnnetz, den Ausbau der Pym-Bahnstrecke vor. Dies ist aus Sicht der beiden Bundessparte zwar zu begrüßen. Allerdings sollte dies – anders als im Zielnetz 2040 vorgesehen – durchgehend zweigleisig erfolgen, zumal die Nord-Süd-Achse für den Güterverkehr immer mehr an Bedeutung gewinnt. Aber auch das Fehlen eines Ausbaus des zweiten Teils der wichtigen Nord-Süd-Verbindung, nämlich der Summenau-Bahn, sollte korrigiert werden.

In Summe begrüßt die Wirtschaftskammer Österreich das Zielnetz als wichtiges Planungsinstrument für die nächsten Jahre. „Doch so wichtig es ist, dass der Attraktivierung des Personenverkehrs ein hoher Stellenwert eingeräumt wird, so vermissen wir aber im Schienengüterverkehr wichtige Aspekte. Wir brauchen ein Commitment in Österreich und auf europäischer Ebene, dass dem Güterverkehr auf der Schiene mehr Gewicht eingeräumt wird. Es muss freie Trassen exklusiv für den Güterverkehr geben“, fordert Klacska. Aber auch beim kombinierten Verkehr und der Rollenden Landstraße müsse im Zielnetz 2040 nachgebessert werden. „Und wenn wir das Ziel, mehr Güter mit der Bahn zu transportieren ernst nehmen, dann müssen auch die entsprechenden Terminals zur Verfügung stehen – sowohl in Österreich als auch bei den Anschlussstrecken jenseits der Landesgrenzen“, so Klacska. (PWK192/DFS/JHR)

WKÖ-Fischer ad AK-Studie: Versorgungssicherheit ist gefährdet, LKW-Bashing muss endlich eingestellt werden!

Utl.: Appell aus Transportwirtschaft: AK sollte sich auf Kernkompetenzen konzentrieren, statt Halbwahrheiten zu verbreiten =

Wien (OTS) - Mit der neuen Studie der TU-Graz - im Auftrag der Arbeiterkammer - wird wieder einmal „höchst entbehrliches“ LKW-Bashing betrieben, zeigt sich der Fachverband Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Österreich schockiert. Die Lage der Branche ist ohnehin schon existenzbedrohend - nicht zuletzt angesichts der CO2-Doppelbesteuerung, der hohen Treibstoffkosten und der fehlenden Unterstützung von Seiten der Politik. „Die Versorgungssicherheit ist aktuell massiv gefährdet. Zusätzlich wird nun auch noch mit fehlgeleiteten Studien versucht, gegen uns als systemerhaltende Transportwirtschaft Stimmung zu machen“, kommentiert dies Fachverbandsobmann Markus Fischer.

Für faire Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer ist in Österreich mit den Kollektivverträgen gesorgt. Daher zeigt man sich in Fachverband mehr als verwundert über Halbwahrheiten der Arbeiterkammer, die die Arbeitsrealitäten von LKW-Fahrern betreffen. „Man würde meinen, dass eine Arbeitnehmervertretung auch die Arbeit derer kennt, die sie vertritt. Als Fachverband bekennen wir uns zum guten KV-System, der dafür sorgt, dass Fahrern kein Druck gemacht werden kann“, so Fischer.

Insgesamt sollte sich die Arbeiterkammer auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren, anstatt Klimarechnungen und Studien in Auftrag zu geben, die sichtlich außerhalb ihres Fachbereichs liegen. „Wie die ökologische Transformation der Transportwirtschaft am besten gelingt, wissen die Unternehmen der Branche, die daran tagtäglich arbeiten. Gemeinsam mit der Politik sollte sich die AK hier lieber um fehlende Unterstützungsmaßnahmen für die Betriebe bemühen, als gefährliches Halbwissen zu verbreiten und Stimmung zu machen“, so Fischer. (PWK201/DFS)

WKÖ-Fischer ad AK-Studie: Versorgungssicherheit ist gefährdet, LKW-Bashing muss endlich eingestellt werden!

OTS, 24.05.2024

Süd & Südwest



Was die Koralmbahn unserer Region bringt

Profunditätsstudie: Wie weit sich die Koralmbahn auf die Südwestregion ausdehnen wird

Die Gemeinde Ehrenhausen bemüht sich um ein Fahrverbot für schwere LKWs durchs Ortszentrum. Stattdessen sollen die über Berghausen umgeleitet werden.

Die Gemeinde Ehrenhausen bemüht sich um ein Fahrverbot für schwere LKWs durchs Ortszentrum. Stattdessen sollen die über Berghausen umgeleitet werden.

Ehrenhausen will Fahrverbot für Lkw im Ort

Die Gemeinde Ehrenhausen bemüht sich um ein Fahrverbot für schwere LKWs durchs Ortszentrum. Stattdessen sollen die über Berghausen umgeleitet werden.

Die Gemeinde Ehrenhausen bemüht sich um ein Fahrverbot für schwere LKWs durchs Ortszentrum. Stattdessen sollen die über Berghausen umgeleitet werden.

Die Gemeinde Ehrenhausen bemüht sich um ein Fahrverbot für schwere LKWs durchs Ortszentrum. Stattdessen sollen die über Berghausen umgeleitet werden.

Süd & Südwest | 19



Was die Koralmbahn unserer Region bringt

Die Gemeinde Ehrenhausen bemüht sich um ein Fahrverbot für schwere LKWs durchs Ortszentrum. Stattdessen sollen die über Berghausen umgeleitet werden.

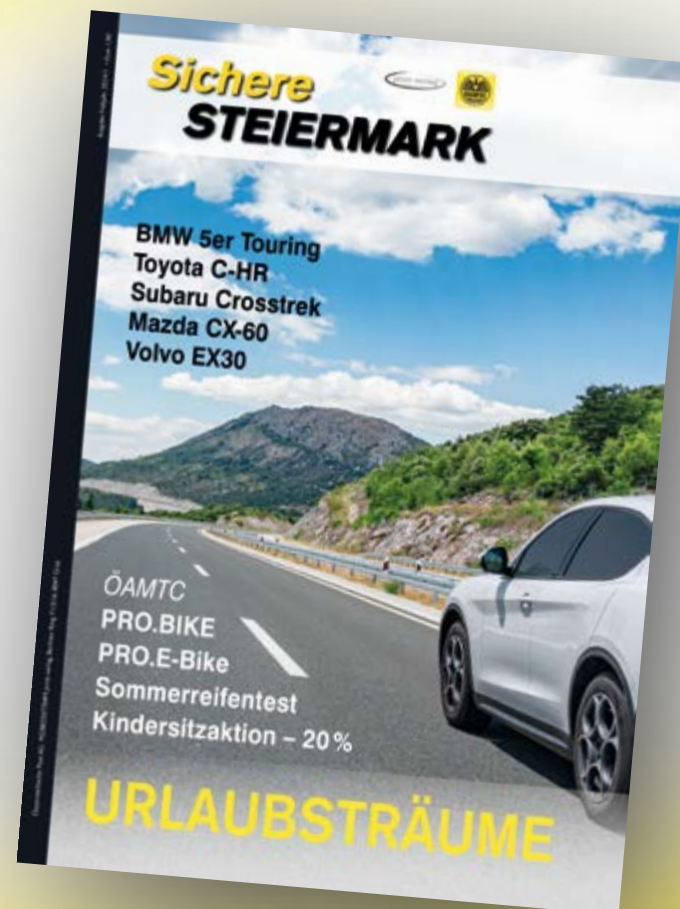
Die Gemeinde Ehrenhausen bemüht sich um ein Fahrverbot für schwere LKWs durchs Ortszentrum. Stattdessen sollen die über Berghausen umgeleitet werden.

Magazin Sichere Steiermark

Die erste Wahl für Autofahrer, Familien und Clubmitglieder!

Das informative Magazin mit vielen Tipps, Ausflugszielen, Fahrzeug-Neuvorstellungen und jeder Menge Infos. Viermal im Jahr neu bei Ihren ÖAMTC-Stützpunkten oder direkt zu Ihnen nach Hause.

Gratis-Abo anfordern: mailbox@printverlag.at



Ihre Werbung wirkt!

Sie möchten Ihre Firma, Ihre Dienstleistung im Magazin Sichere Steiermark bewerben?
Infos unter www.printverlag.at oder unverbindlich unter 0664/1 560 550

www.sichere-steiermark.at

**KRAFT
FAHRZEUGE
WINKLER**

HANDEL VERLEIH SERVICE.

Gebrauchte Klein-
transporter zu
Top-Preisen!

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

Fiat Ducato JTD 140 Koffer mit hydr. LBW (140 PS EURO 6), 4200x2100x2200, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2020, 79.000 km

Fiat Ducato JTD 130 Koffer mit hydr. LBW (130 PS EURO 6), 4200x2100x2200, ca. 950 kg Nutzlast! Klima, Bluetooth, Tempomat etc. Bj. 2019, 71.000 km

Ford Transit 170EL350 Doka-Kasten L3H2, bis 8 Sitzplätze! Klima, AHV etc., Bj. 2017, km ca. 190.000

2x Ford Transit 170EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (170 PS EURO 6) zwillingsbereift - Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2020/2019, 68.000/89.000 km

Ford Transit 170EL350 Koffer (170 PS EURO 6) zwillingsbereift - Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Mod. 2019, 90.000 km

Ford Transit 130EL350 Koffer mit hydr. Ladebordwand (130 PS EURO 6) zwillingsbereift - Heckantrieb 4250x2100x2200, ca. 800 kg Nutzlast, Klima etc., Mod. 2018, 89.000 km

Ford Transit 170FT350 Pritsche/Plane (170 PS EURO 6) Frontantrieb, Schiebeplanen seitlich und Türen hinten, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima, Navi etc., Bj. 2018, 85.000 km



2x Ford Transit 130FT350 Koffer (130 PS EURO 6) Frontantrieb, 4250x2100x2200, ca. 900 kg Nutzlast, Klima etc., Bj. 2019/2017, 71.000/75.000 km

Citroen Jumper 2.0 HDI 165 Koffer mit hydr. Ladebordwand (165 PS EURO 6), 4150x2220x2220, 950 kg Nutzlast, Luftfederung, Klima, Kamera etc. Bj. 2019, km 160.000 – neuer Motor mit 0 km!!!

Renault Master 2.3 DCi 130 HD-Kasten L3H2, (131 PS EURO 6), 3750x1750x1900 + ca. 60 cm über Dach innen, Klima etc., Bj. 2019, 181.000 Km - servicegepflegt

VW Amarok 3.0 V6 TDI Pickup Doka, Hardtop mit Dachträger, Automatikgetriebe, Anhängervorrichtung, Alufelgen etc., Bj. 2017, km 185.000

VW Caddy 2.0 TDI 110 Allrad / 4motion, Anhängervorrichtung, Klima, 2 Schiebetüren etc., Bj. 2011, km 159.000

Oldtimer - Land Rover Defender 109 Pickup Serie 2 – kurze Kabine / lange Pritsche, Bj. 1966 – restauriert, neu überprüft – voll einsatzbereit – Lkw-typisiert – voll abschreibbar!

Shibauro CM314 – Universalfahrzeug mit Frontmulchmäher 150cm und Schneeschild 160cm, Kehrbürste 150cm, Fronthydraulik, Allradantrieb, Dieselmotor 31 PS, Kabine mit Heizung etc., Bj. 2013, ca. 3.400 Bh

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



- Baggerarbeiten
- Transport-Schotter
- Kernbohrungen
- Abbrucharbeiten
- KFZ-Werkstätte

Tel.: 0664/50 32 130

Tel.: 0664/416 20 30

www.bvh-strempfl.at





SCHNELL UND ZUVERLÄSSIG – DIE winkler LIEFERMÖGLICHKEITEN



TAGESTOUR*

Bestellung: Mo. – Fr. 7:30 – 18:30 Uhr
Lieferung: zweimal täglich



ABHOLMARKT

Bestellung: Mo. – Fr. 7:30 – 18:00 Uhr



NACHTEXPRESS

Bestellung: Mo. – Fr. 7:30 – 18:30 Uhr
Lieferung: am nächsten Morgen



PAKETDIENST

Bestellung: Mo. – Fr. 7:30 – 18:00 Uhr
Lieferung: Lieferung am nächsten Tag

* Innerhalb des Einzugsgebiets der winkler Niederlassungen

ab **49,- €**



BREMSSCHEIBEN

Mercedes Baureihen Actros, Arocs, Axor und weitere
ø außen (mm): 430 • Dicke (mm): 45 • Belüftung: innenbelüftet
• Anzahl Befestigungsbohrungen: 10 • Marke: winkler

Abb.	passend für	Höhe (mm)	ø Lochkreis (mm)	Artikel-Nr.	Preis €/St.
1	VA	143	168	316 301 048 04	59,00
2	HA	133	238	316 301 007 07	49,00

45,- €



SCHEIBENBREMSBELAGSÄTZE

Qualität: W410 • Marke: winkler

WVA-Nummer	Bremsentyp	Artikel-Nr.
29059	Knorr SB7/SN7	327 929 059 00
29095	Knorr SB6/SN6	327 929 095 00

UNSERE PREMIUM-PARTNER



Winkler Austria GmbH /// Gradnerstraße 140 /// AT-8054 Graz

Telefon: +316 255 500-0 /// E-Mail: graz@winkler.de

winkler.com /// shop.winkler.com

winkler
Das passt.

Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Preise inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten.
 Angebot nur gültig in Kärnten und der Steiermark bis 31.08.2024. Nur solange Vorrat reicht.