VOLL IN FAHRT

print-verlag

by Sichere STEIERMARK



MAGAZIN DER STEIRISCHEN TRANSPORTWIRTSCHAFT

AKTUELLES UND WISSENSWERTES AUS DER BRANCHE
FÜR SIE ZUSAMMENGESTELLT!

20 JAHRE

IN 20 26

AI GENERATED

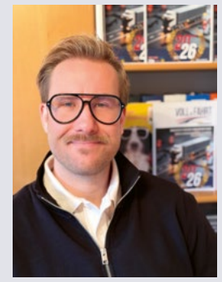
WWW.VOLLINFAHRT.AT

Ausgabe 2. HJ 2026

Österreichische Post AG FZ 26Z045257 L print-verlag, Berliner Ring 7/3/16, 8047 Graz



VORWORT



Dkkfm. Christof Putz
Leitung VOLL in FAHRT

Liebe Leserinnen und Leser!

Wer heute in der Transportwirtschaft tätig ist, weiß: Stillstand gibt es in der Transportbranche eigentlich nicht. Was sich jedoch verändert hat, ist die Geschwindigkeit, mit der neue Anforderungen auf die Unternehmen zukommen. Vorschriften werden komplexer, Abläufe digitaler, Technologien entwickeln sich weiter – während im täglichen Betrieb Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit unverändert zählen.

Genau diese Spannungsfelder greifen wir in der aktuellen Ausgabe von VOLL in FAHRT auf. Ein Schwerpunkt führt uns direkt in die Praxis: Bei einer gemeinsamen Kontrolle an der A9 konnten wir erleben, wie anspruchsvoll die grenzüberschreitende Abfallverbringung inzwischen geworden ist. Es geht dabei längst nicht nur um Begleitpapiere und Vorschriften, sondern ebenso um Umweltschutz, wertvolle Rohstoffe und fairen Wettbewerb.

Auch an anderen Stellen wird deutlich, wie stark sich unsere Branche verändert. Neue digitale Dokumentationspflichten, Fahrverbote und internationale Regelungen verlangen von Unternehmen, Disponenten und Fahrern laufend Aufmerksamkeit. Gleichzeitig eröffnen Digitalisierung, automatisierte Systeme und neue Antriebstechnologien Möglichkeiten, Transporte effizienter und besser planbar zu machen.

Wie wichtig leistungsfähige Infrastruktur dabei bleibt, zeigt der Cargo Terminal Graz in Werndorf. Straße und Schiene müssen nicht gegeneinander gedacht werden – gut aufeinander abgestimmt bilden sie gemeinsam die Grundlage funktionierender Transportketten. Auch Themen wie Verkehrssicherheit, Aus- und Weiterbildung sowie moderne Fahrzeugtechnik ziehen sich deshalb bewusst durch diese Ausgabe.

Für uns ist diese Ausgabe aber auch aus einem anderen Grund besonders: Seit 20 Jahren begleitet dieses Magazin die steirische Transportwirtschaft. Aus der VOLLE FAHRT wurde VOLL in FAHRT – der Name verändert sich, der Anspruch bleibt: relevante Informationen aus der Praxis, verständlich aufbereitet und mit einem offenen Blick auf das, was die Transportbranche bewegt.

Das Team der VOLL in FAHRT wünscht Ihnen viel Freude beim Lesen, gute Geschäfte und vor allem immer eine sichere, volle Fahrt.

Haben Sie ein Thema, über das Sie gerne lesen möchten? Wir freuen uns über Ihre Vorschläge, Wünsche und Meinungen; schreiben Sie uns gerne per Mail unter mailbox@vollinfahrt.at.

print-verlag

Transport ist Bewegung – und mit ihr auch die Art der Information und Kommunikation. Seit mittlerweile 20 Jahren informiert die FG für das Güterbeförderungsgewerbe der WKO Steiermark ihre Mitglieder mit Publikationen wie dem Konzessionsverzeichnis und dem Magazin Volle Fahrt umfassend über Entwicklungen, Neuerungen und wichtige Themen der Branche.

Mit diesem Jahr begann nun ein neues Kapitel: Statt „Volle Fahrt" gibt es nun das Magazin „Voll in Fahrt". Es erscheint im print-verlag und präsentiert sich in einem modernen, zeitgemäßen Format. Die Fachgruppe für das steirische Güterbeförderungsgewerbe bleibt dabei weiterhin ein verlässlicher Partner und wird ihre Mitglieder auch künftig mit wichtigen Informationen unterstützen.

Darüber hinaus bringen starke Partner wie die AUVA, das KfV, die Polizei, der ÖAMTC und das Land Steiermark ihr Fachwissen ein und informieren über Aktuelles, Sicherheitsthemen und Wissenswertes aus und für die Transportbranche.
So entstand ein Magazin, das Bewährtes fortführt und gleichzeitig neue Impulse für die Zukunft setzt.

INHALT

Österreich

Werden Sie Teil der Austrotrucker-Community! 12
Jetzt schon vormerken: Fachgruppentagung 2027 13
Neue CEMT-Nachweisdokumente ab dem 1. Jänner 2027 13
Neue Regeln für Umwelt- und Klimawerbung sowie Nachhaltigkeitsaussagen im UWG 14
Land Tirol: Dosiertage 1. Quartal 2027 15
NOVUM: Alle Beteiligten bei der Räumung der Straße setzen sich an einen Tisch 24
Der schmale Grad zwischen Feuerwehr-Hilfe und illegaler Gewerbeausübung 26

SPANIEN

Das elektronische Verwaltungskontrolldokument „DeCA“ seit 5. Oktober 2026 vorgeschrieben 16

Deutschland

Kleintransport (2,5 bis 3,5 t hzG) über das Deutsche Eck (Kontrollgerät) 18

Portugal

Beschränkungen für schwere Nutzfahrzeuge 18

ABFALL – Eine wertvolle Fracht 6

Land Steiermark

12. SVKO-Grundausbildung: 20 neue Schwerverkehrskontrollorgane qualifiziert 30
Zulassungspflicht für „E-Mopeds“ 48

Ladungssicherung auf Betriebsebene 40

Unfallgeschehen im Schwerverkehr: Wo Risiken entstehen und wie Betriebe gegensteuern können 42

Fahrtechnik: Weiterbildung von Profis für Profis 10
Mehr als Pannenhilfe: Die Vorteile der ÖAMTC-Mitgliedschaft 34
Schutzbrief – Ihre Allround-Absicherung für jede Situation 35

Wasserstoff-Lkw sollen in Europa Fahrt aufnehmen 19
Toyota bringt neue Brennstoffzellengeneration in den Schwerlastverkehr 22
Bosch setzt beim Lkw-Geschäft auf Elektrifizierung und Software 28
Schnell laden am Knotenpunkt 32
Cargo Terminal Graz: Wo Straße und Schiene aufeinandertreffen 36
Scania Dynamic: effizienter unterwegs, besser arbeiten 44
Die Steiermark entdecken – mit Bus, Bahn und Bim 46
Das Öffi-Netz von oben betrachtet 47
30 Jahre ITBinder 50
Wenn der Kipper fehlt: Grazer Plattform bringt freie Kapazitäten zusammen 51
ILS Main Event 2026: Wenn Digitalisierung den Praxistest bestehen muss 52
Österreichs Lkw transportieren weniger Güter 54

IMPRESSUM

IMPRESSUM: Voll in Fahrt – Ausgabe 2026/2 Herausgeber/Medieninhaber: Jürgen Hasenrath; Verlag: print-verlag, Gschwendter Straße 41, 8062 Kumberg, Tel. 0316/30 43 00.
Dieses Magazin entsteht in Zusammenarbeit (Beiträge) mit folgenden Partnern: Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe in der Wirtschaftskammer Steiermark, Landesverkehrsabteilung der Polizei Steiermark, KfV, AUVA, ÖAMTC, Land Steiermark und print-verlag; Redaktion print-verlag: Dr. Helga Putz, Arianne Hoffmann; Christof Putz; Für den Inhalt verantwortlich: Partner mit gekennzeichneten Beiträgen (jeweilige Logo), print-verlag; Fotos: print-verlag, KfV, Polizei, Inserenten, U1 Foto: © printverlag / KI generiert; Flaggen: © Ray / stock.adobe.com; Anzeigenverkauf: Marketingleitung/Verkauf Andreas Bunderla, Tel.: 0664/45 41 124, M.: transpoteure@voll-in-fahrt.at; Satz/Layout: Christof Putz; Lektorat: print-verlag; *Druck:* Medienfabrik Graz, Dreihackengasse 20, 8020 Graz; *Vertrieb:* Österreichische POST AG, Partnerorganisationen; *Erscheinungsweise:* 2x jährlich;

Bei allen Bezeichnungen und Formulierungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit die männliche Form verwendet wird. Nachdruck, auch auszugsweise, ausschließlich mit Genehmigung des Verlages. Der Inhalt der veröffentlichten Anzeigen und PR-Artikel muss nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten. Offenlegung gem. § 25 MedienG: Voll in Fahrt ist ein Fachmagazin für die steirische Transport- und Logistikbranche. Das Magazin informiert über wirtschaftliche Entwicklungen, Verkehr, Logistik, Mobilität, Technik, Sicherheit sowie aktuelle Themen und Services für Unternehmen des Güterbeförderungsgewerbes. www.printverlag.at; Druck- und Satzfehler vorbehalten. © print-verlag

© Fotos: siehe auf den jeweiligen Seiten

Die Volle Fahrt ist nun Voll in Fahrt

20 JAHRE

VOLLE FAHRT - und wir bleiben weiter in Bewegung.

Danke für Ihre langjährige Treue. Gemeinsam blicken wir auf zwei erfolgreiche Jahrzehnte zurück und starten mit voller Energie in eine neue Zukunft - mit Information und Austausch.

ABFALL
EINE WERTVOLLE FRACHT

Kontrollen an der A9 zeigen, wie komplex die grenzüberschreitende Abfallverbringung geworden ist. Zwischen Formularen und Probenahmen geht es nicht nur um Umweltschutz - sondern auch um Rohstoffe, fairen Wettbewerb und die Frage, wohin Europas Wertstoffe gelangen.



Robert Zach, MBA, Chefinspektor der Landespolizeidirektion Steiermark, Landesverkehrsabteilung Steiermark, Fachbereichsleiter 2.4 Gefahrgut, und Mag. Gernot Lorenz vom BMLUK, Sektion V - Kreislaufwirtschaft, Chemie und Strahlenschutz, ermöglichten uns einen Einblick in ihre Arbeit und ließen das Team von VOLL in FAHRT an einem Kontrolltag teilnehmen.

An der A9 kurz vor Spielfeld gehört internationaler Güterverkehr zum täglichen Bild. Lkw passieren hier auf ihrem Weg nach Süden oder kommen aus Slowenien nach Österreich. An diesem Tag gilt die Aufmerksamkeit der Einsatzkräfte jedoch nicht Gewicht, Lenkzeiten oder technischer Ausstattung, sondern einer Fracht, deren Bedeutung im ersten Moment leicht unterschätzt wird: Abfall.

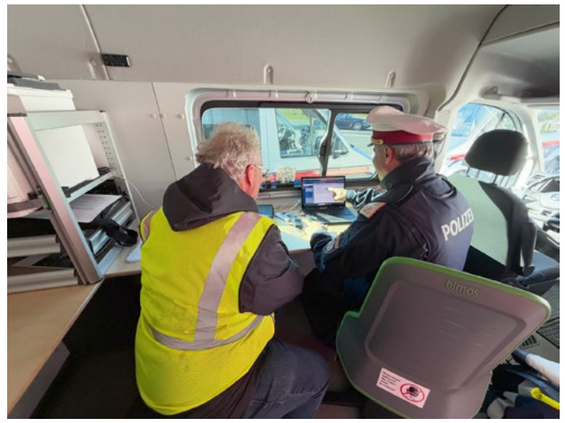
Für die Kontrolle arbeiten mehrere Stellen zusammen. Beteiligt sind Spezialisten der Landespolizeidirektion Steiermark, Fachbereich 2.4 für Gefahrgut, Bedienstete der Finanz- und Zollverwaltung sowie Fachleute des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK). Ihr gemeinsames Thema ist die grenzüberschreitende Verbringung von Abfällen.
Solche Einsätze entstehen nicht spontan. Die Kontrollen werden bereits im Voraus geplant und finden über das Jahr verteilt in ganz Österreich statt, besonders häufig entlang wichtiger Verkehrsachsen und in Grenzregionen. Kontrolliert werden Exporte ebenso wie Importe und Transitverkehre.

Zuerst kommen die Papiere

Für den Fahrer beginnt eine Kontrolle meist unspektakulär. Zunächst werden die mitgeführten Unterlagen geprüft. Stimmen Absender und Empfänger? Ist das transportierte Material korrekt bezeichnet? Sind die notwendigen Dokumente vorhanden und vollständig ausgefüllt?
Gerade hier entstehen viele Beanstandungen. Illegale Transporte sind eher die Ausnahme, Formfehler die häufigsten Beanstandungen wie beispielsweise: ein Feld wurde falsch ausgefüllt, Angaben fehlen oder Dokumente stimmen nicht vollständig mit der Ladung überein.
Solche Fehler können vielfach noch vor Ort behoben werden. Danach darf der Transport seine Fahrt fortsetzen. Möglich ist bei diesen kleinen Vergehen dabei auch ein Organmandat von bis zu 300 Euro. Für Transportunternehmen ist das dennoch mehr als eine lästige Formalität. Fehlerhafte Begleitpapiere bedeuten Zeitverlust, zusätzlichen Aufwand und im schlimmsten Fall erhebliche Verzögerungen im Transportablauf.
Anders sieht es bei schwerwiegenden Verstößen aus. Dann kann eine Anzeige mit entsprechender Verwaltungsstrafe folgen. Besteht der Verdacht einer illegalen Abfallverbringung oder ist die Situation anhand der Dokumente nicht eindeutig zu beurteilen, wird genauer hingesehen.

Im Zweifel wird entladen

Nicht jede Ladung lässt sich durch einen Blick in die Papiere beurteilen. Bei Ungereimtheiten werden bei Bedarf Sachverständige hinzugezogen. Ein Experte der Umweltbundesamt GmbH kann in Zweifelsfällen im Auftrag des BMLUK Proben ziehen und das Material näher untersuchen.
Je nach Ladung und Verdachtslage kann ein Fahrzeug auch zu einem dafür geeigneten Kontrollbereich begleitet werden. Dort wird entladen und überprüft, ob sich tatsächlich jenes Material im Fahrzeug befindet, das in den Unterlagen angegeben wurde.
Bei gravierenden Verstößen kann die Konsequenz erheblich sein: Ist eine Verbringung unzulässig, kann eine Rückführung in den Versandstaat angeordnet werden. Die Behörden versuchen, solche Fälle möglichst rasch abzuwickeln. Für Frachtführer bedeutet eine Rückverbringung trotzdem einen erheblichen Eingriff in den geplanten Transportablauf.
Eine besondere Rolle spielen Abfälle, für deren grenzüberschreitende Verbringung eine behördliche Zustimmung erforderlich ist. Daneben gibt es sogenannte grün gelistete Abfälle, deren Verbringung unter bestimmten Voraussetzungen weniger strengen Vorgaben unterliegt. Gerade in diesem Bereich treten nach Erfahrung der Kontrollorgane allerdings zahlreiche Verstöße auf.



Bei der Kontrolle werden die Begleitpapiere genau geprüft. Schon kleine Fehler in den Angaben können zu Verzögerungen führen – bei schwerwiegenden Verstößen drohen Anzeige, Verwaltungsstrafe oder Rückverbringung.

Abfall ist nicht gleich wertlos

Wer beim Begriff Abfall ausschließlich an wertloses Material denkt, liegt längst

Fotos: © printverlag

falsch. Viele Stoffe sind begehrte Sekundärrohstoffe und damit ein wichtiger Teil moderner Kreislaufwirtschaft.
Metalle, Kupfer, elektronische Komponenten oder Fahrzeugteile können beispielsweise beträchtliche Werte erreichen. Wie groß die Dimension sein kann, zeigt ein besonders anschauliches Beispiel aus der Kontrollpraxis: Eine einzige Lkw-Ladung mit gebrauchten Katalysatoren kann einen Materialwert von rund 2,4 Millionen Euro erreichen.
Grund dafür sind die darin enthaltenen Edelmetalle. Damit wird verständlich, warum bei der Abfallverbringung nicht nur der Umweltschutz eine Rolle spielt. Auch wirtschaftspolitisch ist entscheidend, welche Rohstoffe Europa verlassen und welche Stoffe innerhalb des Wirtschaftskreislaufs wiederverwertet werden können.
Abfallströme folgen dabei durchaus internationalen Mustern. Altreifen und Altfahrzeuge werden beispielsweise häufig in Richtung großer Seehäfen wie Rotterdam oder Antwerpen transportiert. Andere Fahrzeugströme führen Richtung Osten.

Besonders sensibel wird die Verbringung, wenn Abfälle die Europäische Union verlassen sollen. Bei bestimmten Materialien wurden die Vorgaben in den vergangenen Jahren deutlich verschärft. Kunststoffabfälle dürfen beispielsweise ab 21. November 2026 nicht mehr in Nicht-OECD-Staaten ausgeführt werden. Auch innerhalb Europas bestehen – abhängig von Material und Verwendungszweck – Genehmigungs- und Notifizierungspflichten. Der Hintergrund ist klar: Je schwieriger nachvollziehbar ist, unter welchen Bedingungen Stoffe in Drittstaaten verarbeitet oder entsorgt werden, desto strenger wird die Ausfuhr betrachtet.

Altfahrzeuge bleiben ein Problem

Zu den Fällen illegaler Abfallverbringung gehören immer wieder Fahrzeuge, die offiziell nicht als Abfall deklariert werden, tatsächlich aber nicht mehr dem entsprechen, was rechtlich als gebrauchsfähiges Fahrzeug angesehen wird.

Die Abgrenzung kann für Transporteure entscheidend sein. Ein gebrauchtes Fahrzeug ist Handelsware. Ein Altfahrzeug dagegen Abfall – und damit gelten andere Vorschriften für Transport und Verbringung. Gerade an diesem Punkt zeigt sich, warum die Verantwortung nicht erst an der Grenze beginnt. Für Beförderungsunternehmen ist entscheidend, bereits bei der Übernahme einer Ladung zu wissen, was tatsächlich transportiert wird und welche Dokumente dafür notwendig sind.

Papier verschwindet, Wissen wird wichtiger

Eine weitere große Veränderung durchläuft die Branche derzeit durch die fortschreitende Digitalisierung. Papierbasierte Dokumente werden zunehmend durch elektronische Verfahren ersetzt.

Was langfristig Abläufe vereinfachen soll, bringt in der Übergangsphase neue Anforderungen mit sich. Spediteure, Disponenten und Fahrer müssen sich ebenso mit den neuen Systemen vertraut machen wie die Kontrollorgane.

Dass das Thema anspruchsvoll ist, bestreitet vor Ort niemand. Abfallrecht, europäische Verbringungsvorschriften und Gefahrgutrecht greifen teilweise ineinander. Deshalb führt das Ministerium regelmäßig Schulungen durch, an denen auch Polizeibeamte teilnehmen. Mit Änderungen der europäischen Vorschriften zur Abfallverbringung gehen zusätzliche Neuerungen für Behörden und Wirtschaft einher.

Kontrolle funktioniert meist ohne Konflikt

Trotz der komplexen Rechtslage verlaufen die Kontrollen überwiegend sachlich. Nach Erfahrung der Beamten reagieren die Fahrer kooperativ. Professionelle Transportunternehmen wissen, dass entsprechende Kontrollen stattfinden können – und dass die benötigten Unterlagen mitzuführen sind. Das ist auch deshalb wichtig, weil Kontrollen zur Abfallverbringung nicht gegen die Transportwirtschaft gerichtet sind. Im Gegenteil: Funktionierende Regeln schützen auch jene Betriebe, die korrekt arbeiten.

Wer Transporte rechtskonform durchführt, hat wenig Interesse daran, mit Unternehmen konkurrieren zu müssen, die Entsorgungswege umgehen, Material falsch deklarieren oder Kosten durch illegale Verbringung sparen.

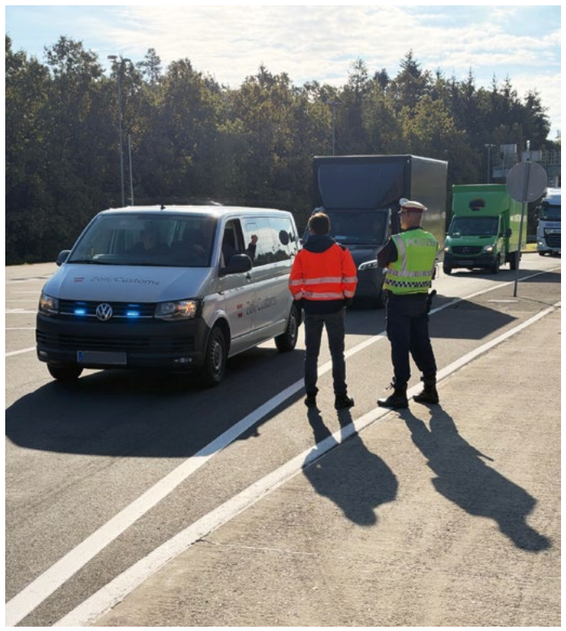
Bei den beteiligten Kontrollorganen wird deutlich, dass hinter der teilweise trockenen Rechtsmaterie durchaus persönliche Motivation steckt. Für den einen geht es darum, kommenden Generationen eine intakte Umwelt zu hinterlassen. Für den anderen steht die Verschwendung wertvoller Rohstoffe im Mittelpunkt – und der Anspruch, dass Österreich nicht zum Ausgangspunkt illegaler Abfalltransporte wird.

Am Ende führen beide Sichtweisen zum selben Punkt: Eine Kontrolle am Straßenrand mag für einen Transporteur zunächst Zeit kosten. Ihr eigentlicher Zweck liegt jedoch weiter dahinter.

Denn wenn Abfälle korrekt deklariert, transportiert und verwertet werden, profitieren Umwelt und Wirtschaft gleichermaßen. Und spätestens bei einer Ladung Katalysatoren im Wert von mehreren Millionen Euro wird klar: Bei Abfall geht es längst nicht mehr nur darum, etwas loszuwerden. Es geht darum, Rohstoffe dort zu halten, wo sie wieder Teil des Wirtschaftskreislaufs werden können.



Gemeinsame Kontrollen an wichtigen Verkehrsachsen: Die Einsatzfahrzeuge von Polizei und beteiligten Behörden sind bei der Überwachung grenzüberschreitender Abfalltransporte im Einsatz.


Auch die Zollbehörde ist Teil der gemeinsamen Kontrollen und unterstützt die Überprüfung grenzüberschreitender Abfalltransporte.

Fotos: © printverlag

Abfallverbringung: Das Wichtigste auf einen Blick

Zuständigkeit
Für grenzüberschreitende Abfallverbringungen aus Österreich ist das BMLUK zuständige Behörde am Versandort.

Rechtsgrundlage
Maßgeblich ist die EU-Abfallverbringungsverordnung VO (EU) 2024/1157. Sie verschärft zahlreiche Vorgaben und treibt die Digitalisierung der Verfahren voran.

Digitale Abwicklung
Seit 21. Mai 2026 werden bei notifizierungspflichtigen Abfällen Notifizierungen, Zustimmungen, Meldungen und Begleitdokumente grundsätzlich elektronisch über DIWASS abgewickelt. In Österreich erfolgt dies über eVerbringung im EDM-System.

Registrierung erforderlich
Notifizierende Unternehmen, Transporteure und Anlagenbetreiber müssen im EDM bzw. über ZAReg registriert sein.

Notifizierung und Genehmigung
Genehmigungspflichtige Verbringungen müssen vorab elektronisch notifiziert werden. Die Unterlagen werden gleichzeitig an alle beteiligten Behörden übermittelt.

Grüne Liste
Abfälle der Grünen Liste dürfen innerhalb der EU weiterhin zur Verwertung verbracht werden. Auch hier gelten jedoch Melde-, Dokumentations- und Fristvorgaben. Diese Meldungen sind direkt über DIWASS einzubringen

Ausfuhr aus der EU
Für Exporte in Drittstaaten gelten deutlich strengere Regeln. Besonders die Ausfuhr gefährlicher Abfälle, bestimmter Kunststoffabfälle und gemischter Siedlungsabfälle ist stark eingeschränkt oder verboten.

Kunststoffabfälle
Die Ausfuhr von Kunststoffabfällen aus der EU ist seit 21. Mai 2026 notifizierungs- und zustimmungspflichtig, Ausfuhren in Nicht-OECD-Staaten sind ab 21. November 2026 verboten.

Gemischte Siedlungsabfälle
Ihre Verbringung zur Beseitigung ist grundsätzlich verboten. Für die Verwertung innerhalb der EU besteht Notifizierungspflicht; die Ausfuhr aus der EU ist verboten (außer in die Schweiz).

Neue Kontrollpflichten
Ab 21. Mai 2027 müssen Verwertungsanlagen in Drittstaaten bei Ausfuhren zusätzlich geprüft bzw. auditiert werden.

Für Transporteure entscheidend
Vor Fahrtantritt müssen Einstufung des Abfalls, Begleitpapiere, Notifizierung und erforderliche Genehmigungen vollständig geklärt sein. Fehler können zu Verzögerungen, Organmandaten, Verwaltungsstrafen oder zur Rückverbringung führen.



GWB: WEITERBILDUNG VON PROFIS FÜR PROFIS

Andreas Aigner, Leiter der beiden steirischen ÖAMTC Fahrtechnik Zentren Lang/Lebring und Kalwang:



„Bei all unseren Trainings legen wir besonders Wert auf eine praxisnahe Ausbildung, die zum Teil auch über das gesetzliche Mindestmaß hinausgeht. Es geht uns nicht darum, einfach einen Haken drunter zu setzen – unser Ziel ist es, unseren Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen echten Mehrwert für den Berufsalltag auf der Straße zu bieten. Von Profis für Profis."

In beiden Zentren wird ganzjährig das volle Programm angeboten. Im Bedarfsfall kann die „Mobile Fahrtechnik" auch zu den Unternehmen kommen und die Trainings maßgeschneidert vor Ort durchführen.

Module und Abläufe individuell auf Unternehmen abstimmbar

In der Frächterbranche ist man stets um maximale Kosteneffizienz bemüht. Nichts ist teurer bzw. ärgerlicher als der Stillstand eines Gliedes in der Transportkette – besonders, wenn dieser vermeidbar gewesen wäre. Beispielsweise aufgrund eines Unfalls, den man hätte verhindern können. Ein Schaden am Fahrzeug bedeutet Stehzeiten in der Werkstatt und teure Ersatzteile. Unzureichend gesicherte und in der Folge beschädigte Ladung muss wieder zurück und belegt Platz. Strafen oder gar Fahrverbote durch Überwachungsorgane kosten Zeit und Geld.

Daher hat die ÖAMTC Fahrtechnik die Berufsfahrer-Akademie ins Leben gerufen, denn mit gut ausgebildeten Fahrer:innen lässt sich vieles davon vermeiden. Das Hauptaugenmerk der Nutzfahrzeugtrainings in der ÖAMTC Fahrtechnik liegt auf den Trainings für die gesetzlich vorgeschriebene Weiterbildungspflicht GWB, C95 für Lkw- bzw. D95 für Bus-Fahrer und -Fahrerinnen. Im Rahmen dieser müssen Berufskraftfahrer:innen 35 Stunden innerhalb von fünf Jahren aus folgenden fünf Modulen absolvieren:

- **Brems- und Sicherheitstechnik:** Die Fahrer und Fahrerinnen haben eine enorme Verantwortung für die Ladung, das Unternehmen und die Verkehrssicherheit generell. Bei diesem Praxistraining werden sie mit möglichen Notsituationen konfrontiert. Sie üben Gefahren zu erkennen und zu vermeiden bzw. unter Einsatz der vorhandenen Sicherheitstechnik zu bewältigen.
- **Eco Training:** Die Kraftstoffersparnis ist ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor für jedes Transportunternehmen. Bei diesem Praxismodul geht es darüber hinaus auch um die Optimierung des Verschleißes durch einen vorausschauenden, wirtschaftlichen Fahrstil.
- **Ladungssicherung:** Schlecht gesicherte Ladung kann Verkehrsunfälle, Schäden an der Ladung und Strafen bedeuten. In diesem Praxismodul werden praxisgerechte Lösungen nach den Bedürfnissen der Unternehmen erarbeitet.
- **Anwendung der Vorschriften:** Gesetzliche Bestimmungen, technische Ausstattungen, digitales Kontrollgerät und vieles mehr unterliegen ständigen Änderungen. Wer am neuesten Stand bleibt, spart sich Ärger und Strafen.
- **Gesundheit/Ergonomie:** Wer gesund und ergonomisch unterwegs ist, bleibt länger fit und konzentriert. Auf Wunsch werden Erste Hilfe-Auffrischungskurse oder Schulungen zur Stressbewältigung etc. durchgeführt.

Weiters im Programm: Eigene zweitägige ADR-Auffrischungskurse für Gefahrenguttransporte inkl. Feuerlöschübungen

Die ÖAMTC Fahrtechnik ist außerdem stolz bereits seit 2009 die FVMI-Zertifizierung für Tankwagentrainings ununterbrochen zu führen. Das Training orientiert sich an den Vorgaben des Fachverbandes der Mineralölindustrie, welcher die Trainings alle drei Jahre auditiert.



Nähere Infos und Kontaktdaten unter www.oeamtc.at/fahrtechnik/berufsfahrer

Fotos: © Fahrtechnik

fahrtechnik ÖAMTC

Berufskraftfahrer Weiterbildung

- Praxistraining Brems- und Sicherheitstechnik
- Praxistraining Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Anwendung der Vorschriften
- Training Gesundheit/Ergonomie

praxisnah & praxisorientiert

C95/D95 Trainings und ADR Auffrischungskurse jederzeit möglich.

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

oeamtc.at/fahrtechnik/berufsfahrer

Für aktives Fahren

G 1490_26

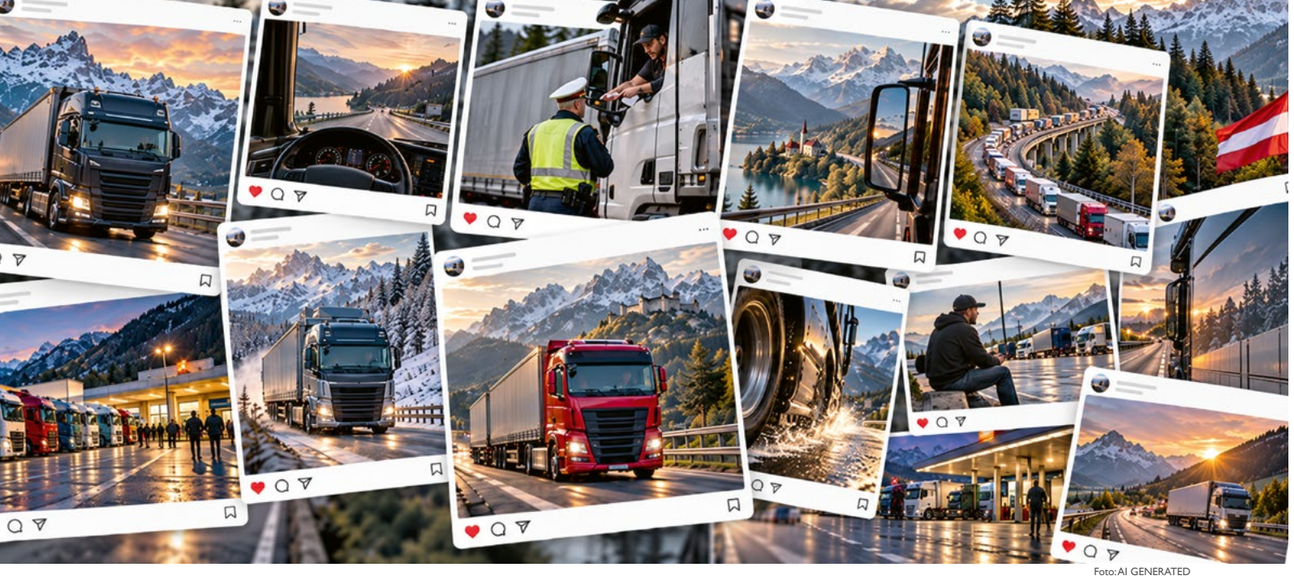


Foto:AI GENERATED

WERDEN SIE TEIL UNSERER AUSTROTRUCKER-COMMUNITY!

Unsere Branche lebt von Leidenschaft, Bewegung und starken Geschichten – und genau diese möchten wir noch sichtbarer machen! Deshalb bauen wir aktuell unsere Social-Media-Kanäle Austrotrucker auf Facebook und Instagram weiter aus.

Wir suchen Ihre Fotos, Videos & Geschichten!
Ob beeindruckende Lkw-Momente, Alltag auf der Straße, Teamfotos, spannende Transportprojekte oder Einblicke in Ihren Unternehmensalltag – wir möchten zeigen, was die österreichische Transportbranche täglich leistet. Dafür brauchen wir Ihre Unterstützung!

Bitte senden Sie auf folgende Mailadresse: steirertrucker@wkstmk.at oder laden Sie Ihre Beiträge gleich online hoch:

- Fotos
- Videos
- kurze Beiträge & Storys
- Highlights aus Ihrem Betrieb

Wir veröffentlichen ausgewählte Beiträge auf unseren Austrotrucker-Kanälen und präsentieren damit die Vielfalt und Stärke unserer Branche.

Folgen Sie uns, bleiben Sie auf dem Laufenden und werden Sie Teil unserer wachsenden Community!



WARUM MITMACHEN?

- ☑ Mehr Sichtbarkeit für Ihr Unternehmen
- ☑ Stärkung des Transportsektors nach außen
- ☑ Austausch und Vernetzung innerhalb der Community
- ☑ Authentische Einblicke in den Berufsalltag

Gemeinsam wird gezeigt, wie viel Power in der Güterbeförderungsbranche steckt! Die Fachgruppe bedankt sich schon jetzt für Ihre Unterstützung und freut sich auf tolle Eindrücke aus Ihrem Arbeitsalltag!

Foto: © Wanicon / stock.adobe.com

JETZT SCHON VORMERKEN!

Fachgruppentagung 2027
13. März 2027

Messe Graz · Halle A
Messeplatz 1, 8010 Graz

15:00 Uhr Come Together
17:00 Uhr Tagungsbeginn

Motto
Verkehrskontrollen auf österreichischen Straßen

Highlights
Verleihung der Konzessionsprüfungsurkunden und Firmenehrungen

Moderation: **Oliver Zeisberger**
Ausklang mit DJ Luky

NEUE CEMT-NACHWEISDOKUMENTE AB DEM 1. JÄNNER 2027

Wir dürfen Sie über die Einführung der neuen CEMT-Nachweisdokumente ab dem 1. Jänner 2027 sowie über die Vorgaben für den Zeitraum bis Ende 2026 informieren:

- Die aktuellen Formulare dürfen ausnahmslos nur mehr bis zum 31. Dezember 2026 ausgegeben und ausgestellt werden.

- Derzeit ist im Fachverband Güterbeförderung nur noch ein geringer Lagerbestand der bisherigen Formulare vorhanden. Bis zum Jahresende wird der Druck deshalb rein bedarfsorientiert gesteuert. Wir ersuchen Sie daher um eine exakte Bedarfsplanung.

Ab dem 1. Jänner 2027 wird die Ausgabe dieser Dokumente von Papierform, in Absprache mit dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), auf ein modernes, rein digitales Verfahren umgestellt:

- Künftig wird für das jeweilige CEMT-Formular ausschließlich nur noch der elektronische Nummernkreis vom Fachverband Güterbeförderung ausgegeben.
- Die passenden Formularvorlagen werden Ihnen vom Fachverband Güterbeförderung digital zur Verfügung gestellt. Sie können diese ganz bequem bei Bedarf selbst ausdrucken.



Foto:AI GENERATED

Mit dieser Umstellung profitieren Sie von mehr Flexibilität und schnelleren Abläufen.



NEUE REGELN FÜR UMWELT- UND KLIMAWERBUNG SOWIE NACHHALTIGKEITSAUSSAGEN IM UWG

Aufgrund der EmpCo-Richtlinie der EU (Empowering Consumers-RL) wird das Bundesgesetz gegen unlauteren Wettbewerb (UWG) durch eine Novelle und das KonsumentenschutzG (KSchG) und das Fern- und Auswärtsgeschäfte-Gesetz (FAGG) durch das Verbraucherrechts-ÄnderungsG - VerbRÄG - geändert.

Für Güterbeförderungsunternehmen können insbesondere die **neuen Regeln für Umwelt- und Klimawerbung sowie Nachhaltigkeitsaussagen im UWG** von Relevanz sein, die mit **27. September 2026 in Kraft** traten.

Das UWG hat einen Anhang („Schwarze Liste“) mit einer Auflistung konkreter Tatbestände, die jedenfalls als unlautere Geschäftspraktik gelten. Diese „Schwarze Liste“ wird unter anderem um folgende Verbote gegenüber Verbrauchern erweitert:

- Treffen einer allgemeinen **Umweltaussage**, wenn der Werbende die anerkannte hervorragende Umweltleistung, auf die sich die Aussage bezieht, nicht nachweisen kann.
- Treffen einer Umweltaussage zum gesamten Produkt oder der gesamten Geschäftstätigkeit des Gewerbetreibenden, wenn sie sich nur auf einen Teil bezieht.
- Anbringen eines **Nachhaltigkeitssiegels**, das nicht auf einem Zertifizierungssystem beruht oder nicht von staatlichen Stellen festgesetzt wurde.
- Treffen einer Aussage, die sich auf der **Kompensation von Treibhausgasemissionen** begründet und wonach ein Produkt hinsichtlich der Treibhausgasemissionen neutrale, verringerte oder positive Auswirkungen auf die Umwelt hat.



Werbeaussagen können sich z.B. auf

- Produkten, Gebrauchsanweisungen, Verpackungen,
- Werbematerialien (z.B. Tragtaschen, Werbeplakaten und Banner-Werbung),
- anderen Unternehmensgegenständen (z.B. Websites, Lkw-Planen und Kfz-Folierungen) und
- Unternehmenskennzeichen (z.B. Firmen, Logos, Marken und Domains)

befinden.

Künftig werden sogenannte **allgemeine Umweltaussagen** weitgehend verboten werden. Eine allgemeine Umweltaussage liegt z.B. vor bei Verwendung von Worten wie „bio“, „umweltfreundlich“, „umweltschonend“, „grün“, „naturfreundlich“, „ökologisch“, „umweltgerecht“, „klimafreundlich“, „umweltverträglich“, „CO_2-freundlich“, „energieeffizient“, „biologisch abbaubar“ und „biobasiert“. Es kann aber auch eine schriftliche oder mündliche Aussage in Kombination mit impliziten Aussagen wie Farben oder Bildern eine allgemeine Umweltaussage darstellen. Solche allgemeine Umweltaussagen bleiben nur zulässig, wenn dahinter „anerkannte hervorragende Umweltleistungen“ stehen, das sind:

- Umweltkennzeichenregelungen des EU-Umweltzeichens,
- nationale oder regionale Umweltkennzeichenregelungen nach EN ISO 14024 Typ I oder
- einschlägige Höchstleistungen nach sonstigem Unionsrecht (z.B. die Klasse A beim Energieverbrauch).

Im Gegensatz dazu bleiben spezifische Umweltaussagen zulässig, in der eine konkrete Aussage getroffen wird, wie z.B. „Das Verpackungsmaterial besteht zu 70% aus wiederverwertetem Karton“ oder „Unsere Flotte fährt mit Biosprit“ – „Biosprit“ oder korrekt „Biokraftstoff“ ist ein gesetzlich definierter Begriff. Die österreichische Kraftstoff-VO definiert ihn als flüssigen Kraftstoff für den Verkehr, der aus Biomasse hergestellt wurde. Ein Durchschnittsverbraucher sollte dadurch nicht irregeführt werden.

Aber: Problematisch könnte es sein, wenn dieser Begriff mit einem werblichen Zusatz versehen wird, wie:

- Biosprit – der umweltfreundliche Kraftstoff
- Mit Biosprit klimaneutral unterwegs
- Biosprit – Gut für die Umwelt

Diese Aussagen sind zumindest prüfbedürftig bzw. ohne konkret belastbare Grundlage unzulässig.

Unzulässig werden weiters auch Zeichen, die wie **Nachhaltigkeitssiegel** aussehen, sofern sie nicht auf einem Zertifizierungssystem beruhen, das bestimmte Anforderungen erfüllen muss, oder von staatlichen Stellen festgesetzt wurden.

Verboten werden auch Aussagen, wonach ein Produkt hinsichtlich **Treibhausgasemissionen** neutrale, verringerte oder positive Umweltauswirkungen hat, wenn diese auf **Kompensationsmaßnahmen** beruhen. Beispiele solcher Aussagen sind „klimaneutral“, „zertifiziert CO_2-neutral“, „CO_2-positiv“, „mit Klimaausgleich“, „klimaschonend“ und „mit reduziertem CO_2-Fußabdruck“.
Das heißt zum Beispiel: „Unser Transportdienst ist klimaneutral“ ist grundsätzlich nicht mehr zulässig.

Bei einem Verstoß gegen das UWG, wie z.B. einer allgemeinen Umweltaussage, ohne die genannten Voraussetzung zu erfüllen, können folgende zivilrechtliche Ansprüche geltend gemacht werden:

- Unterlassung,
- Beseitigung,
- Schadenersatz und
- Urteilsveröffentlichung.

Was ist zu tun:

Prüfen Sie Ihre Firmenaufschriften (z.B. Lkw-Planen), Firmenlogos, externe Kommunikation Produkte, Verpackungen und Werbematerialien kritisch, ob sie gegen die neuen Verbote verstoßen könnten.

Falls dies zutrifft, sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

DOSIERTAGE 1. QUARTAL 2027 – LAND TIROL

Analysen haben ergeben, dass an diesen Tagen wiederum ein besonders hohes Schwerverkehrsaufkommen zu erwarten ist, welches zu einer Überlastung des Inntalkorridors führt.

Wie immer werden diese Maßnahmen auf der A12 Inntalautobahn im Bereich des Grenzüberganges Kufstein/Kiefersfelden Fahrtrichtung Süden ab 5:00 Uhr gesetzt, wobei dies zeitlich – wie bisher – nur im unbedingten Ausmaß erfolgen wird.

Die Termine für die Dosierung:

07.01.2027	**1 Donnerstag**
11.01.2027	**2 Montag**
18.01.2027	**3 Montag**
25.01.2027	**4 Montag**
01.02.2027	**5 Montag**
08.02.2027	**6 Montag**
15.02.2027	**7 Montag**
22.02.2027	**8 Montag**
01.03.2027	**9 Montag**
08.03.2027	**10 Montag**
15.03.2027	**11 Montag**





SPANIEN – Das elektronische Verwaltungskontrolldokument „DeCA“ (Documento electrónico de Control Administrativo) seit 5. Oktober 2026 vorgeschrieben

Seit **5. Oktober 2026** wird das bisher in Papierform genutzte nationale Kontrolldokument (Documento de Control Administrativo) durch das **elektronische Verwaltungskontrolldokument „DeCA”** (Documento electrónico de Control Administrativo) ersetzt. Die Maßnahme ist Teil des spanischen Gesetztes zur nachhaltigen Mobilität (Ley de Movilidad Sostenible).

Die Hauptfunktion des digitalen Kontrolldokuments besteht darin, den Behörden bei möglichen Straßenkontrollen die wesentlichen Daten des Transportvorgangs (Angaben zur Sendung, Absender, Frachtführer, Kabotagebestimmungen, Lenk- und Ruhezeiten) elektronisch nachzuweisen. Gleichzeitig bildet das DeCA den spanischen Vorstoß zur Umsetzung der EU-weiten eFTI-Verordnung (electronic Freight Transport Information), die ab Juli 2027 die digitale Akzeptanz von Frachtdaten in der gesamten EU vorschreibt.

Das DeCA ist verpflichtend für:

- alle nationalen Gütertransporte innerhalb Spaniens (Inlandsverkehre),
- Kabotagefahrten ausländischer Transportunternehmen im spanischen Hoheitsgebiet.

Bei grenzüberschreitenden Verkehren nach/aus Spanien greift primär der international geregelte CMR-Frachtbrief (bzw. digital als eCMR). Wichtig: Ein ordnungsgemäß ausgestellter digitaler Frachtbrief (eCMR) wird bei Kontrollen in Spanien als DeCA-Anerkennung akzeptiert, sofern er alle spanischen Pflichtangaben (u. a. Steuernummern/NIF aller Beteiligten, exakte Lade- und Entladezeiten sowie Fahrzeugkennzeichen) enthält.



Derzeit ist es in Spanien noch nicht verpflichtend, den Frachtbrief (CMR) elektronisch auszustellen. Nachdem der CMR für internationale Transporte benützt wird, wird die Entscheidung, diesen nur mehr elektronisch auszustellen, von internationalen Gremien entschieden werden müssen. Die spanische Straßentransportverordnung hält fest, dass bei internationalen Transporten jene Unterlagen verpflichtend sind, die in den internationalen Konventionen, die Spanien unterzeichnet hat, vorgeschrieben sind.

Die verpflichtenden Inhalte dieses Kontrolldokuments sind in der Verordnung Orden FOM/2861/2012, Art. 6, definiert:

- Name oder Firmenbezeichnung, Steuernummer und Anschrift des vertraglichen Verladers/Absenders.
- Name oder Firmenbezeichnung und Steuernummer des tatsächlichen Frachtführers.
- Abgangs- und Bestimmungsort der Ladung.
- Art und Gewicht der beförderten Güter. In Fällen, in denen es aufgrund der Umstände bei der Beladung des Fahrzeugs schwierig ist, das genaue Gewicht der zu befördernden Güter zu bestimmen, wird eine andere Größenordnung zur Bestimmung des Gewichts herangezogen.
- Falls es sich um einen Sondertransport handelt, Angabe der Fahrgenehmigung, die von der zuständigen Behörde ausgestellt wurde.
- Datum der Durchführung des Transports.
- Kennzeichen des für die Durchführung des Transports verwendeten Fahrzeugs. Handelt es sich um einen Sattelzug, sind sowohl das Kennzeichen des Zugfahrzeugs als auch das des von diesem gezogenen Sattelaufliegers oder Anhängers anzugeben. Sollte es nach Beginn des Transportvorgangs zu einem Fahrzeugwechsel kommen, muss dies vom Transportunternehmen in den Kontrollunterlagen vermerkt werden.
- Auf Antrag der beteiligten Parteien sind die Bemerkungen, Vorbehalte oder sonstige Hinweise, die diese für sinnvoll erachten, zu vermerken.

Die spanischen Behörden stellen strikte Anforderungen an die Beschaffenheit und Form des digitalen Dokuments:

Im Beschluss der spanischen Generaldirektion für Transport vom 5. Juni 2026 (Resolución de 5 de junio de 2026, de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril) werden die Charakteristika, die das elektronische Kontrolldokument aufweisen muss, spezifiziert.

Nachstehend eine Zusammenfassung der wichtigsten Eckpunkte:

Format & Datei

- Dokumente müssen als PDF (max. 5 MB) vorliegen.
- Erstellungs- und Änderungszeit werden automatisch im Dokument gespeichert.

Digitale Erstellung

- Dokumente müssen direkt digital erzeugt werden (aus Softwaredaten).
- Scans oder Fotos von Papierdokumenten sind nicht erlaubt.

QR-Code

- Jedes PDF muss einen QR-Code mit Link (URL) zum Dokument enthalten.
- Der QR-Code kann zusätzlich separat gespeichert werden.

Aufbewahrungspflicht

- Dokumente müssen mindestens 1 Jahr gespeichert werden.
- Sowohl Auftraggeber (Verlader) als auch Transportunternehmen müssen Zugriff haben.
- Jeder kann ein eigenes System nutzen, solange der Zugriff gewährleistet ist.

Weiters gibt der Beschluss an, welche Vorgaben der QR-Code erfüllen muss:

Sichere Verbindung:
Die URL muss mit https:// beginnen (sichere Verbindung, TLS 1.2 oder höher).

Flexible Gestaltung:
Der Link kann frei gestaltet werden und Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Tokens oder Ablaufdatum) enthalten – darf aber nicht vor Ende des Transports ungültig werden.

Direkter Zugriff für Behörden:
Befugte Personen (z. B. Kontrolleure) müssen während des Transports das Dokument direkt über den Link als PDF herunterladen können. Der Download muss sofort beim Öffnen der URL starten, ohne dass ein Login oder Passwörter erforderlich sind.

Begrenzte Verfügbarkeit danach:
Der Zugriff kann 7 Tage nach Abschluss des Transports deaktiviert werden.

Rechtliche Konsequenzen und Bußgelder
Die spanische Transportaufsicht (Inspección de Transporte) überwacht die Einhaltung streng.

- Fehlt das DeCA bei einer Inlandsfahrt oder Kabotagefahrt gänzlich,
- wird es in unvollständiger Form vorgelegt oder
- wird lediglich ein Papierdokument bzw. einfaches PDF vorgewiesen,

drohen hohe Verwaltungsstrafen nach dem spanischen Landtransportgesetz (LOTT). Bei schwerwiegenden Verstößen kann die Weiterfahrt vor Ort bis zur Nachbringung eines ordnungsgemäßen Dokuments untersagt werden.

Empfehlung für Transportunternehmen

- Software & Systeme prüfen: Stellen Sie rechtzeitig sicher, dass Ihr Dispositions- bzw. TMS-System in der Lage ist, strukturierte eFTI- / eCMR-Dokumente mit allen geforderten Datenfeldern zu erstellen.
- Kabotage-Prozesse anpassen: Fahrer im spanischen Binnenverkehr müssen geschult werden, wie sie das DeCA auf mobilen Geräten bei Kontrollen durch die Guardia Civil oder die Transportinspektion vorweisen.
- eCMR nutzen: Für grenzüberschreitende Verkehre nach Spanien sollte durchgängig auf den eCMR gesetzt werden, um Nahtlosigkeit bei Inlandsabschnitten sicherzustellen.

Quellen: Österreichisches AußenwirtschaftsCenter Madrid; IRU

SCHÄRMER | MISKOVEZ
+Partner Rechtsanwälte GmbH



Schärmer Miskovez Partner Rechtsanwälte GmbH

Die Rechtsanwaltskanzlei ist spezialisiert auf Transportrecht, berät und vertritt Unternehmen in sämtlichen Angelegenheiten mit Bezug zur Transportwirtschaft, Logistikwirtschaft oder Speditionswirtschaft.

Das Aufgabengebiet umfasst folgende Bereiche:

- Schadenersatzprozesse bei Transportschäden, Lagerschäden
- Betreibung von Frachtforderungen
- Vertretung in Verkehrsrechtsangelegenheiten
- Vertretung bei allen Versicherungsstreitigkeiten rund um den Transport

Durch die mehrjährige Erfahrung von Dr. Schärmer als ehemaliger Mitarbeiter in der Transportbranche steht eine praxisbezogene Problemlösung stets im Vordergrund.

Nähere Infos finden Sie unter:
www.transportrecht.at

SCHÄRMER | MISKOVEZ
+Partner Rechtsanwälte GmbH

Schärmer Miskovez Partner Rechtsanwälte GmbH
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr.-Neumann-G. 7 | 1230 Wien
T +43 1 310 02 46
F +43 1 310 02 46-18
kanzlei@schaermer.com
www.transportrecht.at



DEUTSCHLAND

Kleintransport (2,5 bis 3,5 t hzG) über das Deutsche Eck (Kontrollgerät)

Wie bereits mehrfach informiert müssen seit 1. Juli 2026 Fahrzeuge über 2,5 t hzG mit einem Kontrollgerät der aktuellsten Generation (Smart Tacho 2 bzw. GV2V) ausgerüstet sein, wenn sie für grenzüberschreitende Transporte und für die Kabotage eingesetzt werden.
Betreffend Fahrten über das „Deutsche Eck“ vertrat das BALM (Bundesamt für Logistik und Mobilität – Deutschland) bisher die Ansicht, dass auch bei diesen Fahrten ein entsprechendes Kontrollgerät zu verwenden sei.
Nach wiederholtem Verweis des Fachverbands auf unterschiedliche Rechtsauslegungen auf EU-Ebene hat das BALM nunmehr folgende, adaptierte Rechtsaufassung rückgemeldet: Kleine Nutzfahrzeuge (über 2,5 t bis 3,5 t zulässige Höchstmasse), die in nur einem Mitgliedstaat be- und entladen und dabei **Deutschland lediglich im Transit durchfahren, fallen nicht unter den Anwendungsbereich der Verordnung** VO (EG) Nr. 561/2006.
Eine Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtenschreiber seit dem 1. Juli 2026 besteht für diese Fahrzeuge im Transit somit nicht.

Wichtige Anmerkung:

Für reine Transitfahrten über das Deutsche Eck wird auch keine EU-Lizenz benötigt.

PORTUGAL

Beschränkungen für schwere Nutzfahrzeuge

Seit dem 15. September 2026 gelten für bestimmte schwere Nutzfahrzeuge auf der Innenringstraße von Porto (VCI) an Werktagen von Montag bis Freitag, von 7:00 bis 21:00 Uhr Fahrbeschränkungen.

Die VCI ist eine der wichtigsten Verkehrsadern im Großraum Porto, doch das hohe Verkehrsaufkommen stellt die Mobilität, Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Region vor wachsende Herausforderungen. Um diese Herausforderung zu bewältigen, wird derzeit eine neue Lösung umgesetzt, die darauf abzielt, den Verkehr umzuleiten, die VCI zu entlasten und die Nutzung der CREP zu fördern, um so einen reibungsloseren und effizienteren Verkehrsfluss im gesamten Straßennetz des Großraums Porto zu gewährleisten.

Die Maßnahme betrifft Abschnitte der Autobahnen A1/IC1, A20/IC23, A28/IC1 und A44/IC23 im Raum Porto und Vila Nova de Gaia. Sie gilt für Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg, drei oder mehr Achsen und einer Höhe von mindestens 1,1 Metern, gemessen senkrecht ab der ersten Achse.

Fahrzeuge, die in Porto oder Vila Nova de Gaia be- oder entladen, dürfen die VCI nutzen, sofern sie über die digitale Plattform der Gemeinden eine vorherige Genehmigung einholen. Den Link zur Plattform finden Sie unter vci.porto.pt – eine Registrierung ist erforderlich.

Zufahrtsstraßen sind mit Schildern und Zusatztafeln (C3d) für berechtigte Fahrzeuge während der geltenden Sperrzeiten gekennzeichnet.

Die CREP (A41/IC24) ist die empfohlene Ausweichroute. Seit dem 1. Januar 2026 gilt eine Mautbefreiung; Transportunternehmen können die Erstattung der seit diesem Datum entrichteten, erstattungsfähigen Mautgebühren bei ihrem Mautdienstleister, beispielsweise Via Verde, beantragen.

Weiters wird Transportunternehmen empfohlen, VCI-Fahrten außerhalb der Fahrverbotszeiten zu planen oder eine Genehmigung für berechtigte Lieferungen einzuholen.

Weitere Infos: https://tinyurl.com/msdxmj46



Foto: AI GENERATED



Erstmals in Europa schafft das deutsche Ökosystem alle Voraussetzungen für einen skalierbaren Einsatz von Wasserstoff-Lkw bis 2030, getragen von politischer Unterstützung und europäischen Industrieführern entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Foto: © BOSCH

WASSERSTOFF-LKW SOLLEN IN EUROPA FAHRT AUFNEHMEN

Mehrere führende Industrie- und Energieunternehmen wollen den Einsatz von Wasserstoff-Lkw in Europa beschleunigen. Auf der IAA Transportation präsentierten Bosch, Daimler Truck, Volvo Group, Toyota, Air Liquide, TotalEnergies, TEAL Mobility und MB Energy ein gemeinsames Modell, das Fahrzeuge, Energieversorgung und Tankstelleninfrastruktur zusammenführt.

Deutschland soll dabei eine Schlüsselrolle übernehmen. Nach Angaben der beteiligten Unternehmen sind dort erstmals die Voraussetzungen geschaffen, um Wasserstoff-Lkw bis 2030 in größerem Umfang einzusetzen. Dafür sollen Fahrzeughersteller, Energieproduzenten und Infrastrukturbetreiber enger zusammenarbeiten und zentrale Hindernisse bei der Einführung der Technologie beseitigen.
Wasserstoff wird vor allem dort als Ergänzung zum batterieelektrischen Antrieb gesehen, wo hohe Reichweiten, große Nutzlasten und kurze Tankzeiten gefragt sind. Daimler Truck will ab Ende 2026 eine Kleinserie von 100 Brennstoffzellen-Lkw der nächsten Generation in den Kundeneinsatz bringen. Auch Volvo treibt Brennstoffzellen- und Wasserstoff-Verbrennungsmotoren voran. Toyota bringt seine langjährige Erfahrung mit Brennstoffzellensystemen ein, Bosch liefert Fahrzeug- und Betankungstechnik.

Parallel dazu soll die Infrastruktur wachsen. Air Liquide, TotalEnergies, MB Energy und TEAL Mobility planen leistungsfähige Tankstellen sowie Lieferketten für flüssigen und gasförmigen Wasserstoff. Einzelne Standorte sollen künftig bis zu 100 Lkw pro Tag versorgen können.
Entscheidend bleibt jedoch die Wirtschaftlichkeit für die Flottenbetreiber. Die Kombination aus politischer Unterstützung in Deutschland und industrieller Zusammenarbeit macht dies mit drei zentralen Hebeln möglich:

- Senkung der Fahrzeugkosten durch Fördermaßnahmen und Serienproduktion.
- Erreichen eines wettbewerbsfähigen Wasserstoffpreises gegenüber Diesel an der Zapfsäule durch eine wettbewerbsfähigere Wasserstoff-Lieferkette und Treibhausgasquoten.
- Anreize wie Mautbefreiungen für CO_2-freie Fahrzeuge für Flottenbetreiber.

Aus Sicht der beteiligten Unternehmen kann Deutschland damit als Blaupause für weitere europäische Märkte dienen. Voraussetzung dafür sind abgestimmte Förderprogramme, verlässliche Rahmenbedingungen und ein zügiger Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur.

asko
international insurance broker
WE INSURE THE WORLD OF CARGO.
IHRE BRANCHE.
IHRE RISIKEN.
UNSERE EXPERTISE.
» Über **30 Jahre Erfahrung** in Transport & Logistik
» Mehr als **8.000 Kunden** europaweit
» Über **100 erfahrene** Spezialisten
» **Individuelle Lösungen** für Ihre Risiken
» **Schnelle Hilfe** im Schadenfall
FORDERN SIE UNS!
Finden Sie Ihren Ansprechpartner:
www.asko24.com

70 Jahre Autohaus Sapper

Vom Wagnerhandwerk zum Familienbetrieb rund ums Auto

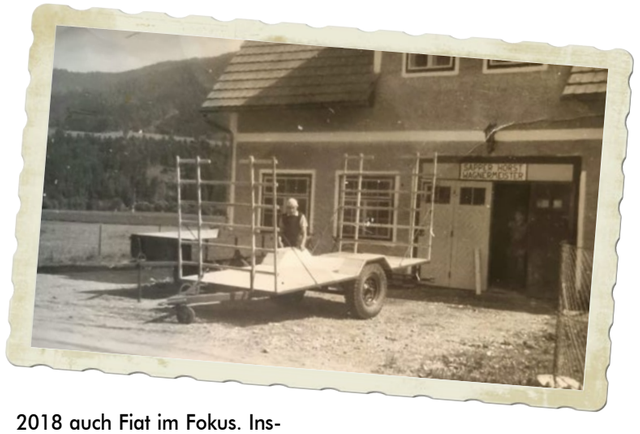


Foto: © Sapper

Die Geschichte des Autohauses Sapper beginnt mit einem Handwerk, das heute kaum mit dem Automobilhandel vergleichbar ist. Am 26. April 1956 eröffnete Horst Sapper Senior seine Wagnerei. Damals wurden Holzschier, Eisstöcke, Holzräder und andere regionale Produkte mit viel Handarbeit gefertigt.
Mit der Zeit änderten sich die Anforderungen, und der Betrieb passte sich an. Holzaufbauten für Lastwagen wie Ladeflächen und Bordwände wurden immer wichtiger. So entwickelte sich aus der Wagnerei ein Unternehmen, das sich zunehmend mit Fahrzeugen beschäftigte.
Da diese Fahrzeuge repariert werden mussten, kamen Spenglerei und Lackiererei hinzu. Aus dem kleinen Handwerksbetrieb wurde ein vielseitiger Dienstleister rund ums Fahrzeug.
Auch der Fahrzeughandel wurde Teil der Firma. Zunächst wurden NSU-Fahrzeuge verkauft, kurz darauf Audi. 1972 kam Toyota ins Programm, eine Marke, die das Familienunternehmen bis heute prägt.
Nach Horst Sapper Senior übernahm Horst Sapper Junior den Betrieb und passte ihn weiter an die Automobilbranche an. 2006 stieg Jörg Sapper als dritte Generation ein. 2007 wurde mit dem Standort Zeltweg ein wichtiger Schritt gemacht. Seit 2021 führt Jörg Sapper das Unternehmen allein. Die Tradition wird bewahrt, zugleich neue Wege beschritten.

Am Standort Zeltweg stehen heute der Verkauf und die Betreuung von Toyota und seit 2018 auch Fiat im Fokus. Insgesamt arbeiten 23 Mitarbeiter an den Standorten Niederwölz und Zeltweg.

Niederwölz bleibt eng mit dem handwerklichen Ursprung verbunden. Dort werden Spengler- und Lackierarbeiten sowie Service und Reparaturen angeboten. Zubehör, Reifenhandel und weitere Fahrzeugdienstleistungen gehören ebenfalls dazu. Hagelschäden werden professionell repariert. Was vor 70 Jahren als kleine Wagnerei begann, ist heute ein breit aufgestellter Familienbetrieb für Mobilität. Trotz technischer Neuerungen und moderner Autos bleibt vieles gleich: Kundennähe, handwerkliches Denken und der Anspruch, Lösungen zu finden. Drei Generationen haben das Unternehmen geprägt, jede mit dem Ziel, den Betrieb weiterzuentwickeln und die Wurzeln zu bewahren.

Das 70-jährige Jubiläum steht für sieben Jahrzehnte Firmengeschichte, Handwerk, Wandel, Familie und regionale Verbundenheit.









Foto: © Toyota

TOYOTA BRINGT NEUE BRENNSTOFFZELLENGENERATION IN DEN SCHWERLASTVERKEHR

Toyota treibt den Einsatz von Wasserstoff im Schwerlastverkehr mit neuen Industriepartnerschaften voran. Auf der IAA Transportation 2026 präsentierte der Konzern Kooperationen mit Scania, IVECO, Volvo Group, Daimler Truck und cellcentric - und positioniert seine dritte Brennstoffzellengeneration gezielt für den harten Nutzfahrzeugeinsatz.

Im Schwerlastverkehr entscheidet nicht allein die Antriebstechnologie, sondern vor allem, ob sie sich im täglichen Betrieb bewährt. Reichweite, kurze Tankzeiten, hohe Auslastung und möglichst geringe Standzeiten sind für Flottenbetreiber zentrale Faktoren. Genau hier will Toyota mit seiner Brennstoffzellentechnologie der dritten Generation ansetzen.

Das neue System wurde speziell für gewerbliche Anwendungen entwickelt. Nach Herstellerangaben bietet es gegenüber der Vorgängergeneration die doppelte Leistung und Lebensdauer, eine um 20 Prozent höhere Effizienz und deutlich geringere Kosten. Ziel ist es, Brennstoffzellen-Lkw bei Leistung und Wirtschaftlichkeit näher an etablierte Dieselkonzepte heranzuführen – bei lokal emissionsfreiem Betrieb.

Wie ernst Toyota den Schritt in den Schwerlastmarkt meint, zeigen mehrere Kooperationen. Für Scanias „Pilot Partner"-Programm liefert Toyota Brennstoffzellensysteme für 40 schwere Lkw. Zum Einsatz kommt ein kompaktes 300-kW-System. Die ersten Fahrzeuge sollen im ersten Quartal 2027 starten und unter realen Bedingungen Daten zu Effizienz, Zuverlässigkeit und Gesamtbetriebskosten liefern.

Parallel arbeitet Toyota mit IVECO im EU-geförderten Projekt EMPOWER. Beim IVECO S-eWay Fuel Cell stammen die Brennstoffzellensysteme von Toyota, während IVECO Entwicklung, Integration und Validierung des Fahrzeugs übernimmt. Vorgesehen sind eine Systemleistung von 300 kW, eine Reichweite von mehr als 900 Kilometern und über 25.000 Betriebsstunden Lebensdauer. Die Validierung beginnt Ende 2026, erste Straßentests sind für die erste Jahreshälfte 2027 geplant.

Darüber hinaus baut Toyota seine Zusammenarbeit mit Volvo Group, Daimler Truck und cellcentric aus. Entscheidend wird dabei nicht nur die Fahrzeugtechnik sein. Ohne ausreichend Wasserstoff, leistungsfähige Tankstellen und wettbewerbsfähige Energiekosten bleibt der Markthochlauf begrenzt. Toyota setzt deshalb ausdrücklich auf den parallelen Aufbau entsprechender Wasserstoff-Ökosysteme.

Damit verschiebt sich die Diskussion zunehmend von der technischen Machbarkeit zur industriellen Umsetzung – und genau dort beginnt für den Schwerlastverkehr die eigentliche Bewährungsprobe.

GRAWE AUTOMOBIL

MEINE MOBILITÄT.
GUT GESCHÜTZT.

Mein umfassender Fahrzeug- und Insassenschutz von Österreichs meistempfohlener Versicherung.*

- Ich will auf allen meinen Wegen bestmöglich geschützt sein.
- Ich will selbst über eine maßgeschneiderte, individuelle Absicherung von Kraftfahrzeug, Lenker:in und Mitfahrenden entscheiden – über Art, Umfang und damit auch Prämie.
- Ich will schnell wieder mobil sein, falls ein Schaden passiert.

grawe.at/automobil

GRAWE Die *meistempfohlene* Versicherung Österreichs.

* Alljährlich werden in einer unabhängigen, österreichweiten Studie 8.000 Kund:innen von Versicherungen und Banken zu ihrer Zufriedenheit und Weiterempfehlungsbereitschaft befragt. Auch 2026 wird die GRAWE für ihre besondere Kundenorientierung ausgezeichnet: In der Kategorie „Versicherungen bundesweit" belegten wir in der Gesamtwertung der Jahre 2017–2026 klar den 1. Platz! Details: grawe.at/meistempfohlen



NOVUM: Alle Beteiligten bei der Räumung der Straße setzen sich an einen Tisch

Der 16. Oktober 2026 schrieb in der Interessenvertretung von der steirischen Fachgruppe Güterbeförderung in der WKO gemeinsam mit dem Verband für Berge- und Abschleppunternehmen (VBA) unter der Federführung von VBA-Präsident und -Gründer Franz Wuthe Geschichte.

Erstmalig gab es in der Steiermark eine gemeinsam initialisierte Konferenz, die den Arbeitsplatz Straße näher beleuchtet hat und auch alle beteiligten Organisationen, wie die Landesregierung, Bezirkshauptmannschaften, Polizei, Feuerwehr, Asfinag, den Katastrophenschutz und auch die Firma Saubermacher (Entsorger von E-Fahrzeugen) an einen Tisch gebracht hat.

Gleich in der ersten Hälfte der Konferenz wird durch Alexandra Trimmel, Transportobmann-Stellvertreterin und Unternehmerin, im Rahmen des Vortrages klar, dass Kooperation aller Beteiligten notwendig ist, und dass der Dialog die Basis für einen funktionierenden Ablauf beim schnellen Bergen und Räumen nach Verkehrsunfällen für alle bringt. „Für die gewerblichen Berge- und Abschleppunternehmungen ist es essenziell, dass wir uns auf rechtssichere Abläufe und eine betriebswirtschaftlich faire Kalkulation verlassen können. Abschlepp- und Bergedienste sind konzessionierte Unternehmungen und erbringen hochspezialisierte Leistungen im Auftrag der Allgemeinheit. Und das muss sich auch im Rahmen der Maßnahmenkette der öffentlichen Hand widerspiegeln“, betont Trimmel und fügt hinzu: „Dabei braucht es klare Regeln und faire Rahmenbedingungen für die Unternehmen, die diese Leistungen gewerblich erbringen.“ Sie stellt weiters klar, dass es sich hierbei um hochspezialisierte Facharbeit handelt: Moderne Abschleppunternehmen sind intensiv in der technischen Großfahrzeug- und Spezialbergung ausgebildet. Nur durch dieses fundierte Know-how und den Einsatz von Spezialgerät können selbst schwerste Lkw-Unfälle schnell, sicher und umweltschonend geräumt werden.

Ein häufiges Missverständnis ist die Gleichsetzung von einfachem Abschleppen und komplexem Bergen. Auf der Konferenz wurde verdeutlicht, dass gewerbliche Hilfsdienste sowohl im Pkw- als auch im Nutzfahrzeugsektor alle Voraussetzungen für das gewerbliche Bergen und Abschleppen erfüllen. Vom fachgerechten Aufrichten umgestürzter Sattelzüge bis hin zur komplizierten Bergung verunfallter Pkw aus unwegsamem Gelände: Die Betriebe agieren als Spezialisten, deren technische Ausbildung exakt auf die Schnittstellen mit der Feuerwehr und der Polizei abgestimmt ist.

Mit Blick auf die Zukunft wird diese Spezialisierung noch weiter an Bedeutung gewinnen. Angesichts neuer Fahrzeugtechnologien, zunehmender Automatisierung und vernetzter Mobilität verändern sich die Anforderungen am Unfallort rasant. Die Betriebe investieren deshalb schon heute kontinuierlich in modernste Bergungstechnik und zukunftsorientierte Weiterbildungen, um auch morgen als verlässlicher Partner im hochkomplexen Verkehrsraum Straße die Sicherheit und eine schnelle Räumung zu garantieren.

Richtungsweisende Entscheidung

Abschleppdienste, Behörden und Einsatzorganisationen können aufatmen. Der Oberste Gerichtshof traf heuer eine richtungsweisende Entscheidung.

Jene Szenen, die sich am 17. August 2022 auf der Autobahn A21 abgespielt haben, dürften dem beteiligten Lkw-Fahrer noch lange in Erinnerung bleiben – doch auch rechtlich führte der Unfall zu einer maßgeblichen Entscheidung. Gegen sieben Uhr in der Früh geriet ein Sattelfahrzeug mit rumänischem Kennzeichen aus ungeklärter Ursache auf der Wiener Außenringautobahn (A21) in Vollbrand. Die Zugmaschine, der Auflieger und das Ladegut – Textilien und Kleinmöbel, die in die Ukraine gebracht werden sollten – wurden völlig zerstört. Hilfe kam von mehreren Einsatzorganisationen und von einem Abschlepp- und Bergeunternehmen. Letzteres wurde von der Asfinag beauftragt, das havarierte Fahrzeug von der Fahrbahn zu bergen und zu verbringen.
Der völlig zerstörte Lkw wurde abgeschleppt. Das Abschleppunternehmen stellte der Asfinag daraufhin die Kosten für die Räumung in Rechnung. Der Straßenerhalter wollte jedoch nicht auf den Kosten sitzen bleiben und forderte vom Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO) den Ersatz des Betrages. In letzter Instanz bekam die Asfinag heuer Recht. Der Oberste Gerichtshof (OGH) entschied, dass die Kosten für die Räumung von der Haftpflichtversicherung immer dann übernommen werden müssen, wenn der Straßenverkehr von einem Fahrzeug mit österreichischem oder ausländischem Kennzeichen beeinträchtigt oder gefährdet wird. Dementsprechend fallen weder für den Straßenerhalter noch für Behörden, Einsatzorganisationen, Fahrzeughalter oder Berge- und Abschleppdienste Kosten an.



Fotos: © J.Hasewend (3)



Alexandra Trimmel, Obmann-Stellvertreterin Güterbeförderung

Klare Zuständigkeiten

Optimierungspotenzial sehen Abschleppdienste bei der schriftlichen Bestätigung für Räumungen von Straßen. Denn kommt es zu einem Unfall, muss nicht nur der Abschleppdienst informiert werden, sondern auch unverzüglich die Behörde. Das OGH-Urteil (2 Ob 26/26a + 2 Ob 221/25a) zeigt, dass von einer schriftlichen Meldung alle profitieren. Weder Polizei noch Bezirkshauptmannschaft bleiben auf den Kosten sitzen. Und auch Abschleppunternehmen werden mit einer Meldung geschützt. Wird das Fahrzeug vom Halter nicht abgeholt, kann die Behörde mit Bescheid das Fahrzeug nach sechs Monaten verwerten.

Vorsicht gilt auch bei der Frage, wer ein Fahrzeug abschleppen darf. Ein Gewerbeschein ist Pflicht. Zudem dürfen nur konzessionierte Güterbeförderungsunternehmen Fahrzeuge überallhin abschleppen, befördern und bergen. Und auch für Feuerwehren gilt: Sie dürfen nur handeln, wenn tatsächlich Gefahr im Verzug besteht. Jedenfalls darf die Feuerwehr keine Transporte durchführen.



Foto: © Steppe-Walker_Klgen/stock.adobe.com

Der schmale Grad zwischen Feuerwehr-Hilfe und illegaler Gewerbeausübung

Der Begriff Gefahr im Verzug wird all zu oft großzügiger ausgelegt als er ist. Der Teufel steckt hier in der gesetzlichen Lücke, weil hier nichts konkret definiert wird. Gewerberechtlich hingegen ist die Grenze zwischen Gefahrenabwehr und illegaler Gewerbeausübung klar gezogen.

Beispiel:
Wenn es um Gefahr für Mensch, Leben, Tier oder Umwelt geht, ist es unbestritten die Pflicht der Feuerwehr einzuschreiten, beispielsweise ein Mensch ist aus einem Unfallauto zu schneiden oder gefährliche Stoffe treten aus dem verunfallten Fahrzeug aus. Das betreffende Fahrzeug von der Feuerwehr direkt im Anschluss in die Wunschwerkstatt des Besitzers zu transportieren oder zur Feuerwehr selbst, ist dagegen eine unbefugte Gewerbeausübung und sorgt regelmäßig für scharfe Kritik von der Wirtschaftskammer. „Ganz klar ist die Feuerwehr eine Institution, die wir dringend brauchen und auch ihre Daseinsberechtigung hat. Sie sind Freund und Helfer gleichermaßen, solange sie die Grenze ins Gewerbliche nicht überschreiten und die gut gemeinten Handlungen zu einem unfairen, wirtschaftsschädigenden Wettbewerb führen“, betont Anja Krenn, Geschäftsführerin der Fachgruppe Güterbeförderung in der WKO Steiermark. Denn um ein konzessioniertes Güterbeförderungsgewerbe, das man für das Bergen und Abschleppen benötigt, anmelden zu können, sind viele Auflagen im Vorfeld zu erfüllen: u.a. eine Befähigungsprüfung (ähnlich einer Meisterprüfung) zu haben, eine gewisse finanzielle Leistungsfähigkeit zu haben (für den ersten Lkw 9.000 Euro Eigenkapital und für jeden weiteren Lkw 5.000 Euro), die Zuverlässigkeit muss man nachweisen können und unbescholten salopp gesprochen auch, sowie Abstellplätze in der Anzahl des Konzessionsumfanges sind nachzuweisen. Auch die Mitarbeiter müssen dann angemeldet werden und die Fahrzeuge sind selbst zu finanzieren, wohl gemerkt tragen die Unternehmer auch mit ihren Abgaben und Steuern für den wirtschaftlichen Wohlstand in Österreich bei. „Deshalb ist es so wichtig für die Wirtschaft, dass man nicht konterkariert wird, sondern dass man zusammenarbeitet, indem man innerhalb seines Handlungsrahmens bleibt.



Foto: © privat

Anja Krenn
Fachgruppengeschäftsführerin
Güterbeförderung

Der § 89a der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO)

Die StVO sagt, wenn beispielsweise durch ein Fahrzeug – betriebsfähig oder nicht – der Verkehr beeinträchtigt wird, so hat die Behörde die Entfernung des Gegenstandes ohne weiteres Verfahren zu veranlassen. Im Falle der Unaufschiebbarkeit sind Polizei, Organe des Straßenerhalters, der Feuerwehr berechtigt, die bezeichneten Gegenstände zu entfernen oder entfernen zu lassen.

Basis für ein Miteinander liegt vor

Wenn die Feuerwehr und ein privater Berge- und Abschleppdienst gleichzeitig an einer Unfallstelle eintreffen, hat im Regelfall der private Abschleppdienst den Vorzug für die Bergung des Fahrzeugs zu erhalten.

Die Entscheidung darüber liegt jedoch rechtlich nicht bei den beiden Parteien selbst, sondern wird durch eine klare Hierarchie geregelt: So hat die Polizei an der Unfallstelle die verkehrspolizeiliche Einsatzleitung. Steht bereits ein gewerblicher Abschleppdienst bereit, wird die Polizei den Auftrag an diesen vergeben. Die Feuerwehr darf in diesem Fall nicht auf die Durchführung der Bergung beharren, da kein Notstand mehr vorliegt, der ein Eingreifen der öffentlichen Hand rechtfertigt.

Die Feuerwehr selbst ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts und agiert nach dem Prinzip der Subsidiarität. Das bedeutet, dass die Feuerwehr im Bereich der Fahrzeugbergung nur dann tätig werden darf, wenn Gefahr im Verzug (für Mensch und Umwelt) herrscht. Freilich gibt es auch ein Szenario, bei dem die Feuerwehr trotz der Anwesenheit des Abschleppdienstes sofort bergen darf: und zwar dann, wenn die Verzögerung durch das gewerbliche Unternehmen eine akute Gefahr für Menschen und/oder die Umwelt darstellt. Und dennoch ist auch hier die Grenze klar: Wenn das Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen und am nächsten sicheren Platz, wo niemand behindert wird, abgestellt wurde, ist das Abschleppunternehmen an der Reihe.



Foto: © Bosch

Auch im Nutzfahrzeug werden bislang verteilte Fahrzeugfunktionen auf zentralen Rechenplattformen beispielsweise für die Domänen Cockpit oder Vehicle zusammengefasst und Software und Hardware konsequent entkoppelt. Bosch und seine Tochtergesellschaft ETAS entwickeln die hierfür erforderlichen zentralen E/E-Architekturen mit leistungsstarken, skalierbaren Fahrzeugrechnern sowie die zugehörigen Softwareplattformen.

BOSCH SETZT BEIM LKW-GESCHÄFT AUF ELEKTRIFIZIERUNG UND SOFTWARE

Bosch will seinen Umsatz mit Technik für schwere Nutzfahrzeuge bis Mitte der 2030er-Jahre verdoppeln. Wachstum verspricht sich der Konzern nicht nur von elektrischen Antrieben, sondern zunehmend von Software, Assistenzsystemen und zentralisierten Fahrzeugarchitekturen. Dahinter steht ein Nutzfahrzeugmarkt, in dem Effizienz und Betriebskosten stärker denn je über den Erfolg neuer Technologien entscheiden.

Mehr als vier Milliarden Euro setzt Bosch derzeit nach eigenen Angaben mit Technik für schwere Nutzfahrzeuge um. Bis 2035 soll sich dieser Betrag verdoppeln. Der Konzern rechnet zugleich damit, dass die weltweite Produktion schwerer Lkw über sechs Tonnen von rund 3,3 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2026 auf etwa vier Millionen Einheiten Mitte der kommenden Dekade steigen könnte.

Ein wesentlicher Wachstumstreiber ist die Elektrifizierung. Nach Angaben von Bosch ist 2026 jeder dritte neu zugelassene batterieelektrische Lkw in Europa mit E-Motor und Inverter des Unternehmens ausgerüstet. Ein neuer Serienauftrag von Daimler Truck für den eActros soll diese Position langfristig absichern. Dennoch bleibt die Strategie technologisch breit: Neben Batterieantrieben entwickelt Bosch Brennstoffzellensysteme und Komponenten für Wasserstoffmotoren weiter und investiert zugleich in die Optimierung konventioneller Dieselsysteme.

Für Flottenbetreiber dürfte allerdings ein zweites Feld mindestens ebenso relevant werden: die Elektronik hinter dem Antrieb. Moderne Lkw entwickeln sich zunehmend zu vernetzten Rechnerplattformen. Funktionen, die bislang auf zahlreiche Steuergeräte verteilt waren, sollen künftig auf leistungsfähigen Zentralrechnern gebündelt werden. Software lässt sich damit aktualisieren, neue Funktionen können über die Lebensdauer des Fahrzeugs nachgereicht und Diagnosen stärker automatisiert werden.

Parallel wächst der Stellenwert von Fahrerassistenz. Seit Juli 2026 gelten in der EU erweiterte Sicherheitsanforderungen für neu zugelassene Fahrzeuge, darunter Vorgaben zur Erkennung von Fahrerablenkung. Bosch bringt 2027 neue Kamera- und Radarsysteme mit höherer Rechenleistung und KI-basierter Objekterkennung auf den Markt. Langfristiges Ziel ist automatisiertes Fahren bis Level 4 – auch als mögliche Antwort auf den Fahrermangel.

Die eigentliche Verschiebung im Nutzfahrzeuggeschäft liegt damit tiefer als beim Wechsel des Antriebs. Der Lkw wird vom mechanisch dominierten Arbeitsgerät zunehmend zum softwaregesteuerten Gesamtsystem. Für Betreiber bleibt dabei die entscheidende Messgröße unverändert: Eine neue Technologie muss nicht nur funktionieren, sondern Verfügbarkeit erhöhen und die Kosten pro Kilometer senken.





Praktische Einschulung in die Kontrolle von Tiertransporten

Hubert Petz, Abteilungsinspektor
Bundestrainer Schwerverkehr

12. SVKO-GRUNDAUSBILDUNG: 20 NEUE SCHWERVERKEHRSKONTROLLORGANE QUALIFIZIERT

Im Zeitraum vom 28. September bis 9. Oktober 2026 veranstaltete das BMI II/BPD/7/a-Verkehrsdienst die 12. Grundausbildung für Schwerverkehrskontrollorgane (SVKO). An der Schulung in Weiz und am Verkehrskontrollplatz Ilztal nahmen 20 Personen aus sieben Bundesländern teil: je drei aus Kärnten und Salzburg, je vier aus Oberösterreich, der Steiermark und Tirol sowie eine Person aus Wien bzw. Niederösterreich.

Nach einer siebentägigen theoretischen Ausbildung im Lehrsaal standen am 7. und 8. Oktober 2026 zwei Praxistage am Verkehrskontrollplatz Ilztal auf dem Programm.

Unter Anleitung erfahrener Teamleitungen führten die Teilnehmenden erstmals selbstständig Schwerverkehrskontrollen durch. Zur Unterstützung der technischen Unterwegskontrollen stellte das Land Steiermark einen Prüfzug zur Feststellung technischer Mängel zur Verfügung.

Ergebnisse der Praxistage

Im Rahmen der beiden Kontrolltage wurden insgesamt 54 Schwerfahrzeuge kontrolliert, darunter zwei Omnibusse, zwei Tiertransporte, drei Gefahrguttransporte, zwei Abfalltransporte und vier Sondertransporte.

Fotos: © Hubert Petz

Kontrollbereich	Anzahl
Kontrollierte Schwerfahrzeuge gesamt	54
davon Omnibusse	2
davon Tiertransporte	2
davon Gefahrguttransporte	3
davon Abfalltransporte	2
davon Sondertransporte	4
Anzeigen betreffend Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrtschreibervorschriften	233
Anzeigen technischer Mängel	151
Anzeigen unzureichender Ladungssicherung	28
Anzeigen im Zusammenhang mit Gefahrgut	16
Anzeigen sonstiger Verstöße	47
Vorläufige Sicherheitsleistungen	77
dabei eingehobener Betrag	64.650 Euro
Untersagungen der Weiterfahrt	39 Fahrzeuge
Abnahmen von Kennzeichentafeln	32 Fahrzeuge

Auffällige Feststellungen

Bei beiden kontrollierten Omnibussen wurden gravierende technische Mängel festgestellt, die eine Gefahr im Verzug begründeten. Den Fahrzeugen wurden daher die Kennzeichentafeln abgenommen; die Fahrgäste setzten ihre Reise mit Ersatzbussen fort.

Auch bei allen vier kontrollierten Sondertransporten wurde die Weiterfahrt vorläufig untersagt. Festgestellt wurden technische Mängel, eine unzureichende Ladungssicherung sowie die Nichteinhaltung von Bescheidauflagen.

Von den drei kontrollierten Gefahrguttransporten wurde ein Fahrzeug aufgrund technischer Mängel und ein weiteres wegen unzureichender Ladungssicherung aus dem Verkehr gezogen.

Qualifikation abgeschlossen

Den Abschluss der Ausbildung bildete eine schriftliche Erfolgskontrolle am 9. Oktober 2026. Sämtliche 20 Teilnehmenden wurden erfolgreich qualifiziert und dürfen künftig als Prüferinnen und Prüfer gemäß § 58a KFG in ihren jeweiligen Bundesländern in der Sonderfunktion als Schwerverkehrskontrollorgan eingesetzt werden.



Omnibus bei der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle in der Prüfhalle am VKP



Foto: © Land Steiermark/ Foto Mur

Die Zusammenarbeit des Landes Steiermark mit der Landesverkehrsabteilung Steiermark und dem Bundesministerium für Inneres verbindet fachtechnisches Wissen mit praktischer Kontrolltätigkeit.
„Sie trägt zur österreichweit einheitlichen Qualität der Schwerverkehrskontrollen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei“, berichtet Referatsleiter Jörg Ofner.

Dipl.-Ing. (FH) Jörg Ofner, Leiter der KFZ-Landesprüfstelle Steiermark



Abgestellte Fahrzeuge vom ersten Kontrolltag

SCHNELL LADEN AM KNOTENPUNKT

Am Autobahnknoten St. Michael hat die Energie Steiermark ihren bislang größten Ladehub eröffnet. Zehn Hypercharger mit bis zu 400 kW sollen kurze Ladestopps ermöglichen. Spannend für die Transportbranche: Der Standort ist bereits für eine spätere Erweiterung um E-Lkw-Ladepunkte vorbereitet.

Wer am Autobahnknoten St. Michael unterwegs ist, bekommt künftig eine neue Option für den Ladestopp. Die Energie Steiermark hat dort ihren ersten großen Ladehub in Betrieb genommen. Zehn Schnellladepunkte mit bis zu 400 kW stehen ab sofort zur Verfügung. Investiert wurden 4,3 Millionen Euro.

Der Standort ist dabei nicht nur auf hohe Ladeleistung ausgelegt. Überdachte Stellplätze, eine Lounge mit Imbissautomaten, Sitzbereiche im Freien, Sanitäranlagen und ein kleiner Erlebnispfad sollen den Aufenthalt angenehmer machen. Gerade an stark frequentierten Verkehrsknotenpunkten wird Ladeinfrastruktur damit zunehmend zu mehr als nur einer technischen Notwendigkeit.

Auch hinter den Kulissen wurde auf Ausbaureserve gesetzt. Eine Photovoltaikanlage auf den Dachflächen und ein Speichersystem unterstützen die Energieversorgung. Gleichzeitig wurde die Netzinfrastruktur verstärkt, damit hohe Ladeleistungen auch langfristig zuverlässig bereitgestellt werden können.

Der Ausbau kommt nicht zufällig. Ende Juli 2026 waren in Österreich bereits mehr als 304.000 rein batterieelektrische Pkw zugelassen. Parallel wächst das Ladenetz der Energie Steiermark. Aktuell betreibt das Unternehmen rund 1.450 öffentliche Ladepunkte, darunter 216 DC-Schnellladepunkte und 176 HPC-Ladepunkte mit mindestens 100 kW. Bis Ende 2027 soll das Netz auf mehr als 2.000 Ladepunkte anwachsen. Der Ladehub in St. Michael i. O. dient zugleich als Pilotprojekt für weitere Standorte in der Steiermark.

Wie stark das Angebot bereits genutzt wird, zeigen die Zahlen aus 2025: Rund 265.000 Ladevorgänge und knapp 6,93 Millionen Kilowattstunden wurden an den Stationen der Energie Steiermark registriert.

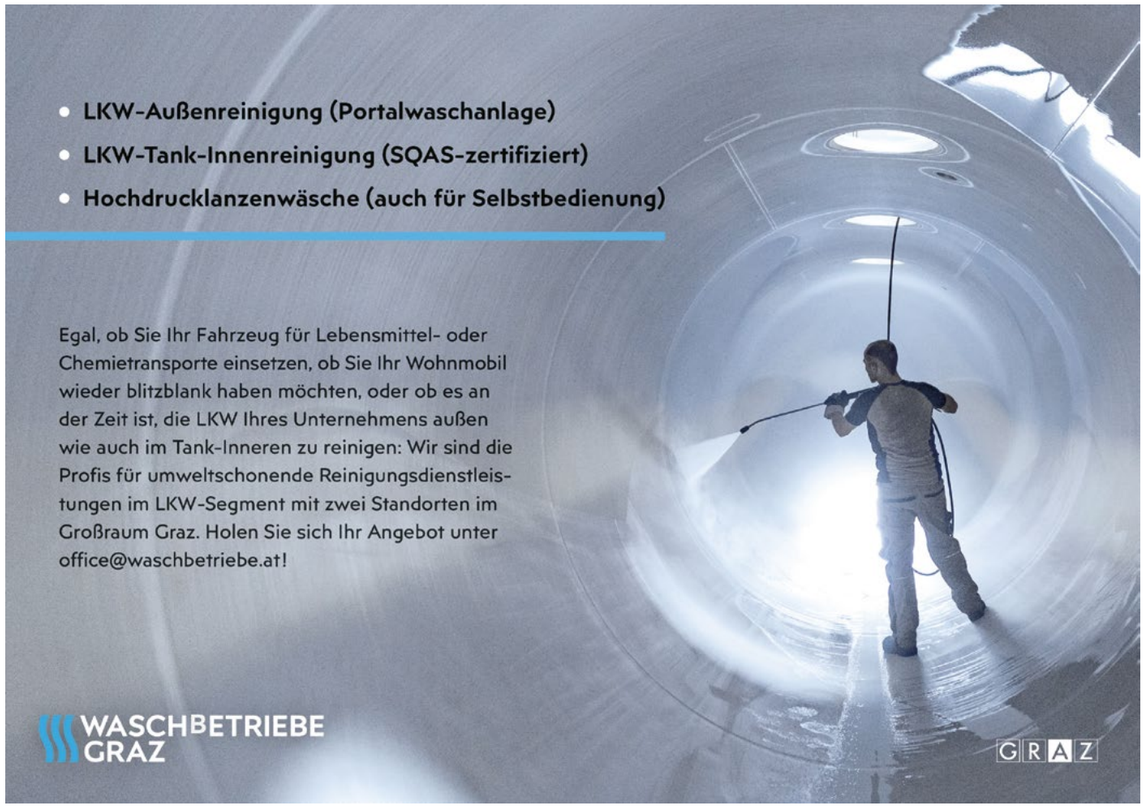
Für die Transportwirtschaft ist vor allem der weitere Ausbau interessant. In St. Michael sind bis zu zehn zusätzliche Ladepunkte vorgesehen – darunter auch Infrastruktur für elektrische Lkw.

Damit wird der neue Hub zu einem Testfall dafür, wie sich Hochleistungsladen künftig in bestehende Verkehrsachsen integrieren lässt. Denn mit dem Hochlauf schwerer E-Nutzfahrzeuge wird nicht nur die Zahl der Ladepunkte entscheidend sein, sondern vor allem die Frage, ob Netzanschluss, Leistung und Standortplanung mit dem tatsächlichen Bedarf mithalten können.



(V.l.n.r): Martin Graf (Vorstand Energie Steiermark), Nicole Sunitsch (Bürgermeisterin St. Michael in Obersteiermark), Werner Ressi (Vorstand Energie Steiermark) Am neuen Ladehub in St. Michael stehen zehn Hypercharger mit Ladeleistungen von bis zu 400 kW zur Verfügung.





Mehr als Pannenhilfe: Die Vorteile der ÖAMTC-Mitgliedschaft

Ob Panne, Unfall oder Reiseplanung:
Der ÖAMTC ist für seine Mitglieder rund um die Uhr ein verlässlicher Partner. Mit einem breiten Leistungsspektrum sorgt der Club dafür, dass seine Mitglieder sicher, informiert und entspannt unterwegs sind.
Die gelben Engel sind rasch zur Stelle, wenn Hilfe gebraucht wird. Über 80 Prozent aller Pannen bei Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen können direkt vor Ort behoben werden.

Auch vor der großen Reise ist der Club ein starker Partner.
Mit gratis Kartenmaterial, praktischen Infos zu Maut und Vignetten sowie Tipps für die Routenplanung startet der Urlaub stressfrei. Wer zusätzlich auf den Schutzbrief setzt, erhält europaweit Soforthilfe – für sich, die Familie und alle Fahrzeuge.

Neben Sicherheit spielen auch die zahlreichen Vorteilspartner eine große Rolle.
Mit der Clubkarte sparen Mitglieder bei tausenden Partnerbetrieben in Österreich und weltweit – ob im Kino, Restaurant, Hotel oder in der Parkgarage.

Für Transparenz und Objektivität sorgt die technische Expertise des Clubs:
Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen können an den Stützpunkten mit modernsten Diagnosegeräten geprüft werden.

Ein starkes Plus ist auch die kostenlose Rechtsberatung. ÖAMTC-Juristinnen und -Juristen
Sie stehen bei Problemen rund um Auto, Verkehr und Reise mit Rat und Tat zur Seite – in Notfällen sogar rund um die Uhr. Ergänzt wird das Leistungsangebot durch Versicherungen mit fairen Konditionen, die optimal auf die Bedürfnisse der Mitglieder zugeschnitten sind.

Darüber hinaus versteht sich der ÖAMTC als Stimme seiner Mitglieder:
Als Interessenvertretung engagiert er sich konsequent für Konsumentenschutz und setzt sich sowohl auf regionaler als auch auf internationaler Ebene für faire Bedingungen ein.
Alles aus einer Hand, ein flächendeckendes Netzwerk, tausende Expertinnen und Experten – das macht den ÖAMTC zu einem der stärksten Partner, wenn es um Mobilität, Sicherheit und Service geht. Mitglieder können sich darauf verlassen: Mit dem Club an Ihrer Seite sind Sie immer bestens unterwegs.



Mag. (FH) Hans Peter Auer
Landesdirektor des
ÖAMTC Steiermark

„Unser Ziel ist es, Menschen in allen Situationen mobil und sicher zu halten – egal ob auf einer Alltagsfahrt, im Urlaub oder bei einem Notfall im Ausland. Der Schutzbrief ist dabei ein verlässlicher Partner, der nicht nur Fahrzeuge, sondern vor allem Familien umfassend absichert."

Sicherheit für die ganze Familie – zum fairen Preis
ÖAMTC-Schutzbrief: Der ÖAMTC – Ihr verlässlicher Partner für Sicherheit und Mobilität
Mit rund 2,5 Millionen Mitgliedern ist der ÖAMTC die erste Wahl für Menschen, die in verschiedenen Lebensbereichen auf Sicherheit und Schutz, insbesondere in Bezug auf Mobilität, Pannenhilfe und Notfallsituationen, setzten. Der Club bietet mehr als nur Pannenhilfe – er ist ein starker Partner für alle Lebenslagen, von der täglichen Fahrt bis hin zu großen Reisen im In- und Ausland.







Weitere Informationen
Detaillierte Informationen zum ÖAMTC-Schutzbrief finden Sie online unter www.oeamtc.at sowie in allen ÖAMTC-Stützpunkten. Persönliche Beratung ist auch telefonisch unter 0316 504 möglich.

Fotos: © ÖAMTC

Schutzbrief – Ihre Allround-Absicherung für jede Situation

Umfassende Leistungen des ÖAMTC-Schutzbriefs

- Pannenhilfe direkt vor Ort: In 80 % der Fälle können Fahrzeuge sofort repariert werden. Falls nicht, übernimmt der Club den Transport zur nächsten Werkstatt – auch im Ausland.
- Rückholung & Heimreise: Organisation der Weiter- oder Heimreise für die ganze Familie, inklusive Übernahme der Kosten für die Rückführung des Fahrzeugs.
- Medizinische Rückholung: Im Krankheitsfall sorgt der ÖAMTC für den sicheren Transport ins Heimatkrankenhaus – auf Wunsch auch mit Ambulanzjet.
- Hubschrauberrettung: Absicherung von Rettungsflügen nach Freizeit- oder Sportunfällen im alpinen Raum bis 10.000 Euro.
- Internationale Pannenhilfe: Durch Partnerclubs auch im Ausland bestens versorgt.







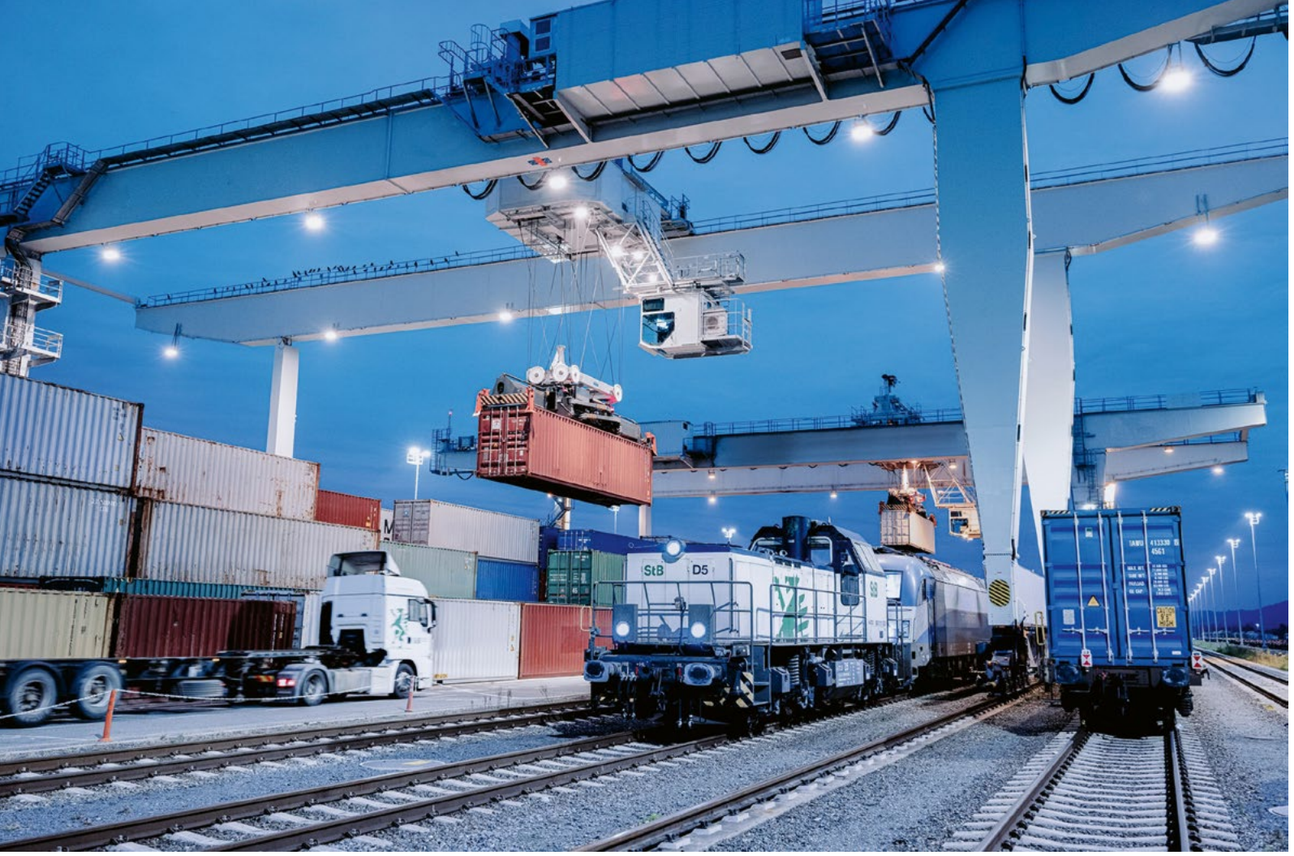


Foto: © CTG/Krug

CARGO TERMINAL GRAZ:
WO STRASSE UND SCHIENE AUFEINANDERTREFFEN

Als zentrale Logistikdrehscheibe südlich von Graz verbindet der Cargo Terminal Graz den Straßen- mit dem Schienengüterverkehr und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zu leistungsfähigen europäischen Transportketten. Die steigende Bedeutung der Adriahäfen und das starke Wachstum im kombinierten Verkehr unterstreichen die strategische Rolle des Standorts in Werndorf. Mit gezielten Investitionen in Infrastruktur, moderne Umschlagtechnik und digitale Prozesse wird der Terminal laufend an die wachsenden Anforderungen der Transport- und Logistikbranche angepasst.

Eine leistungsfähige Drehscheibe für den Güterverkehr

Der Cargo Terminal Graz (CTG) in Werndorf zählt zu den bedeutenden Güterverkehrsknotenpunkten im Süden Österreichs. Als Schnittstelle zwischen Straße und Schiene verbindet er regionale Wirtschaftsstandorte mit internationalen Transportnetzwerken und insbesondere mit den stark wachsenden Warenströmen über die südlichen Seehäfen.
Am Standort bündeln drei Partner ihre Kompetenzen: Die Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG (CCG) ist als Logistikdienstleister und Mitbesitzer des Standorts tätig. Die Güterterminal Werndorf Projekt GmbH (GWP), die zu jeweils 50 % im Eigentum der CCG und des Landes Steiermark steht, verantwortet als Infrastruktureigentümerin die Weiterentwicklung und den Ausbau der Terminalanlagen.
Gemeinsam verfolgen die Partner das Ziel, den Cargo Terminal Graz als leistungsfähige und zukunftsorientierte Drehscheibe für den kombinierten Güterverkehr weiterzuentwickeln.

Kombinierter Verkehr als Kernaufgabe

Im Mittelpunkt des Terminalbetriebs steht der kombinierte Verkehr – also die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene und Straße. Während die Bahn insbesondere auf längeren Transportstrecken ihre Stärken ausspielt, übernimmt der Lkw die notwendige Feinverteilung sowie den Vor- und Nachlauf zu den regionalen Unternehmen.

Der Cargo Terminal Graz bildet dabei die entscheidende Schnittstelle: Container werden zwischen Güterzügen und Lkw umgeschlagen, für den Weitertransport bereitgestellt und in die jeweiligen Logistikketten eingebunden. Ziel ist es, möglichst große Transportmengen auf der Schiene abzuwickeln und den Lkw gezielt für die sogenannte „First und Last Mile“ einzusetzen.

Welche Dimensionen dieser Betrieb mittlerweile erreicht hat, zeigen die täglichen Umschlagzahlen: Rund 1.500 Hubbewegungen, etwa 600 Lkw und zwölf Züge werden am Standort pro Tag abgewickelt. Für einen reibungslosen Ablauf müssen die Anlieferungen, Containerbewegungen, Umschlagvorgänge und Abholungen präzise aufeinander abgestimmt sein.
Die Bedeutung des Terminals ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Insbesondere der Hafen Koper spielt eine zentrale Rolle: Rund 70 Prozent der Lieferungen an den Standort kommen von dort. Damit ist der Cargo Terminal Graz eng in die internationalen Warenströme über die Adria eingebunden.



Foto: © StB

Zusammenspiel von Lkw und Schiene: Auf die richtige Abstimmung kommt es an

Die enge Verzahnung von Straßen- und Schienentransporten stellt hohe Anforderungen an die operative Planung. Besonders deutlich wird dies, wenn große Containerschiffe in den Seehäfen eintreffen und innerhalb kurzer Zeit erhebliche Transportmengen ins Hinterland weitergeleitet werden müssen.
Während Container per Bahn in Richtung Werndorf transportiert werden, gelangen zusätzliche Mengen auf dem Straßenweg zum Terminal. Treffen zahlreiche Lkw und Güterzüge gleichzeitig ein, kann dies zu erheblichen Belastungsspitzen führen.

Diese Entwicklung zeigte sich im Juni 2026 besonders deutlich. Obwohl mit der im Oktober 2024 in Betrieb genommenen Erweiterung, Terminal B, zusätzliche Kapazitäten geschaffen wurden, übertraf die Nachfrage die ursprünglichen Prognosen erheblich. Das aktuelle Umschlagvolumen erreichte bereits ein Niveau, mit dem ursprünglich erst fünf bis sieben Jahre später gerechnet worden war.
An einzelnen Spitzentagen führten die gebündelten Straßenanlieferungen zu langen Wartezeiten und Rückstaus im Zufahrtsbereich.
Für die Steiermärkischen Landesbahnen als Terminalbetreiber war daher klar: Neben zusätzlichen technischen Kapazitäten musste insbesondere die zeitliche Verteilung der Transportströme verbessert werden.



Foto: © StB



Foto: © CTG/ Foto Pachernegg

In enger Abstimmung mit Kunden, Logistikpartnern und Branchenvertretern des transportierenden Gewerbes wurde eine klare Priorisierung der Abfertigung eingeführt. An erster Stelle steht die Be- und Entladung der Güterzüge. Danach folgt der regionale Werksverkehr, also jene Lkw-Transporte, die Container direkt zu den Unternehmen in der Region bringen beziehungsweise von dort übernehmen. Anschließend werden die aus den Seehäfen kommenden Lkw abgefertigt.
Diese Abstimmung trägt dazu bei, die betrieblichen Abläufe zu stabilisieren und insbesondere den heimischen Transportunternehmen kürzere Wartezeiten zu ermöglichen. Die zuvor stark gebündelten Lkw-Ankünfte konnten dadurch besser über den gesamten Tag verteilt werden.

„Es zeigt sich nun, dass diese Maßnahmen auch wirken. Einerseits werden die noch verfügbaren Plätze auf den Zügen gebucht, andererseits hat sich in der Auswertung der Lkw-Zahlen gezeigt, dass die Anzahl zwar gleichgeblieben ist, aber durch die Optimierung die Staus minimiert werden konnten. Hier hat sich aber der relative Anteil heimischer Transportunternehmen erhöht. Dies ist auf die gestiegene Anzahl an Zugbuchungen und den damit verbundenen Vor- und Nachlauftransporten sowie den Annahmestopp für überproportional viele Lkws aus den Seehäfen zurückzuführen“, so Ronald Kiss, Direktor der Steiermärkischen Landesbahnen.

Moderne Technik und digitale Prozesse für effizientere Abläufe

Neben der optimierten Verkehrssteuerung setzen die Steiermärkischen Landesbahnen auf technische und organisatorische Weiterentwicklungen, um die Leistungsfähigkeit des Terminals weiter zu erhöhen.
Ein wesentlicher Schritt ist die Erweiterung der Umschlagkapazitäten. Im August 2026 wurde ein sechster, vollautomatisierter Portalkran aufgestellt, der im Dezember in den kommerziellen Vollbetrieb gehen soll. Damit wird die technische Leistungsfähigkeit des Terminals weiter gestärkt.

Parallel dazu werden die Abläufe bei der Lkw-Abfertigung verbessert. Zusätzliche Checkplätze an der Nordeinfahrt, die Verlegung eines Abfertigungsplatzes sowie die schrittweise Ausweitung der Betriebszeiten sollen die Verkehrsströme entzerren und den Durchsatz erhöhen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Digitalisierung. Künftig sollen Disponenten beziehungsweise Lkw-Fahrer die erforderlichen Transportdaten bereits vor der Ankunft am Terminal über den Desktop oder das Mobiltelefon erfassen können. Dieser digitale Check-in mittels QR-Codes soll die bisherige papierbasierte Anmeldung vereinfachen und die Abfertigungszeiten vor Ort verkürzen.

Auch die Kommunikation mit Operateuren, Reedereien und Speditionen wird weiterentwickelt. Verbesserte Datenschnittstellen und eine vorausschauendere Planung der Containerbewegungen sollen dazu beitragen, unnötige Umlagerungen zu vermeiden, Leercontainerbestände zu reduzieren und die vorhandenen Flächen effizienter zu nutzen.

Für Speditions- und Transportunternehmen bedeutet dies vor allem eines: besser planbare Abläufe, weniger Wartezeiten und eine effizientere Abwicklung ihrer Transporte.

Gemeinsam die Logistikketten optimieren

Ein leistungsfähiger kombinierter Verkehr funktioniert nur, wenn alle Beteiligten entlang der Transportkette eng zusammenarbeiten. Neben der technischen Infrastruktur kommt daher der Kommunikation zwischen Terminalbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Logistikoperateuren, Reedereien und Speditionen eine wesentliche Bedeutung zu.

Gerade bei kurzfristigen Änderungen von Schiffsankünften, Zugläufen oder Straßenanlieferungen ist ein frühzeitiger Informationsaustausch entscheidend, um Transportströme bestmöglich zu koordinieren.



Foto: © StB/Krug

„Die bessere zeitliche Verteilung der Lkw-Verkehre und die stärkere Nutzung der Schiene haben die Situation am Terminal spürbar stabilisiert. Die steigenden Mengen bestätigen zugleich, dass zusätzliche Kapazitäten und weitere Optimierungen notwendig bleiben.“

Ronald Kiss, Direktor der Steiermärkischen Landesbahnen

Die Steiermärkischen Landesbahnen setzen deshalb auf einen engen Dialog mit ihren Kunden und Partnern. Rückmeldungen aus der Transportpraxis fließen unmittelbar in die laufende Optimierung der Betriebsprozesse ein.

Ausblick: Infrastruktur für die Transportmengen von morgen

Die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt deutlich, welches Potenzial im kombinierten Güterverkehr liegt. Die steigenden Containertransporte über die südlichen Seehäfen und die wachsende Nachfrage nach Schienentransporten werden auch künftig hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Cargo Terminal Graz stellen.
Neben der laufenden Optimierung bestehender Abläufe wird deshalb auch die Infrastruktur gezielt weiterentwickelt. Der weitere Ausbau der Straßen-, Vorstau- und Umschlagsinfrastruktur ist bereits im Gange. Langfristig werden darüber hinaus zusätzliche Kapazitäten am Terminal selbst sowie im übergeordneten Schienennetz erforderlich sein.

Die Standortpartner CCG, GWP und StB arbeiten in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen eng zusammen, um die Voraussetzungen für weiteres Wachstum zu schaffen. Dabei kommt auch der Zusammenarbeit mit übergeordneten Infrastrukturpartnern, Behörden und öffentlichen Entscheidungsträgern eine entscheidende Rolle zu.

„Unser Ziel ist es, den kombinierten Verkehr weiter zu stärken und möglichst viele Güter auf die Schiene zu verlagern. Die aktuelle Entwicklung bestätigt die hohe Bedeutung des Standorts und zeigt gleichzeitig, dass zusätzliche Infrastrukturkapazitäten künftig notwendig sein werden“, unterstreicht Direktor Ronald Kiss.

Für die Speditions- und Transportwirtschaft bleibt der Cargo Terminal Graz damit ein wichtiger Partner bei der effizienten Verknüpfung von Straße und Schiene. Mit moderner Umschlagtechnik, digitalisierten Prozessen und dem weiteren Ausbau der Infrastruktur soll der Standort auch künftig eine leistungsfähige Schnittstelle zwischen regionaler Wirtschaft und internationalen Güterverkehrskorridoren bilden.

www.cargoterminalgraz.com



LADUNGSSICHERUNG AUF BETRIEBSEBENE

Ladungssicherung beginnt bereits bei der Entwicklung eines Produktes

Jeden Tag sorgen verlorene Gegenstände auf Österreichs Straßen, aber auch beim innerbetrieblichen Transport, für höchste Gefahr. Ziel der Prävention ist der Schutz aller vom Transport betroffenen Personen.

Ein weit verbreiteter Irrtum: „Für die Ladungssicherung ist eh der Lenker verantwortlich." Um dieser Mär entgegenwirken zu können, hat der Gesetzgeber in kraftfahrrechtlichen Bestimmungen die Verantwortung grundsätzlich geregelt. Laut Kraftfahrgesetz sind für eine ordnungsgemäße Ladungssicherung der Anordnungsbefugte (§101 Abs.1), der Lenker:die Lenkerin (§102) und der Zulassungsbesitzer:die Zulassungsbesitzerin (§103) verantwortlich. Die Praxis zeigt jedoch, dass eine Vielzahl an Personen teilweise nicht wissentlich über die Situation bei der Verladung entscheiden.

Sollten aufgrund von mangelnder Ladungssicherung Sach- oder sogar Personenschäden die Folge sein, so kann dies auch zivil- und strafrechtliche Konsequenzen mit sich bringen. Verwaltungsstrafen sind ebenso bedeutend, da Einträge im Führerscheinregister (Lenker:in) und dem Verkehrsunternehmensregister (Unternehmen) Einfluss auf die Existenz eines Unternehmens haben können.

Zumeist wird das Thema der ordnungsgemäßen Ladungssicherung lediglich auf den Transport, teilweise noch auf die Be- und Entladung beschränkt betrachtet. Je nachdem, welches Produkt zu transportieren ist, haben unterschiedliche Personen direkten beziehungsweise indirekten Einfluss auf die Ladungssicherung. Abhängig von der Art der Branche (wie z.B. Produktion, Lagerei, Zulieferer-Industrie, Baubranche …) und der Firmenstruktur, sind im Zuge der Evaluierung all jene Personen, Arbeitsprozesse und Einflussfaktoren zu ermitteln.

So sind bereits entsprechende Grundlagen für einen sicheren Transport bei der Entwicklung, der Konstruktion und beim Design zu schaffen. Einen wesentlichen Aspekt in diesem Prozess stellt die geeignete Verpackung dar. Produkte, die aufgrund ihres Aufbaus und Designs nicht niederzurrbar sind, müssen in der Konstruktionsphase für alternative Sicherungsmethoden konzipiert werden. Zusätzlich sind in der Entwicklungsphase auch Sicherungsmöglichkeiten für den Entladeprozess, wie beispielsweise eine Verkranung auf Baustellen, zu berücksichtigen. Nicht jede Verpackung ist für einen sicheren Transport geeignet. Witterungseinflüsse, wie beispielsweise Feuchtigkeit, mechanische Beanspruchungen, chemische und thermische Einwirkungen, sowie die falsche Anwendung des Verpackungsmaterials können Schäden an der Ware verursachen. Deshalb ist es umso notwendiger die geeignete Verpackungsmethode und das dazu passende Material auszuwählen.

Im Zuge der Verpackung von Ladegütern zeigt die Realität, dass häufig die einzelnen Ladegüter ordnungsgemäß verpackt sind, ein Verbund zwischen Ladung und Ladungsträger (z.B. Palette) ist jedoch mangelhaft oder gar nicht vorhanden.

Wesentliche Informationen für den Transport und die Manipulation sind auf der Verpackung klar ersichtlich zu machen, um den richtigen Umgang mit dem Ladegut sicherstellen zu können.

Ist nun ein Produkt richtig verpackt, geht es primär um die Informationsweitergabe an die Logistik. Erst durch vollständige Auflistung aller ladungssicherungsrelevanten Daten kann das geeignete Transportunternehmen gesucht werden. Schließlich benötigt eine Spedition unter anderem Informationen zu Gewicht, Größe, Sicherungsmöglichkeiten und Vorgaben seitens des Herstellers. Die in der Realität immer noch vorkommende Beauftragung ausschließlich über Lademeter ist nicht mehr zeitgemäß und verhindert teilweise eine sichere Verladung. Anhand dieser Angaben kann das passende Transportmittel vom Frachtunternehmen konfiguriert werden. Im Alltag ist jedoch zu bemerken, dass Ladegut und Fahrzeug gelegentlich nicht aufeinander abgestimmt sind. Dies passiert oftmals als Folge der Beauftragung eines Subunternehmens und dem daraus folgenden mangelhaften Informationsfluss. Eine falsche Fahrzeugwahl erschwert oder verhindert eine ordnungsgemäße Ladungssicherung.

Im Zuge des Beladevorgangs liegt eine große Verantwortung beim Verlader, beispielsweise dem Stapler-Fahrer:der Stapler-Fahrerin. Basis für eine erfolgreiche Sicherung am Transportmittel bildet die Kommunikation zwischen Belader:in und Lenker:in, vorausgesetzt, dass im Vorfeld alle bereits erwähnten Aufgaben gewissenhaft gelöst wurden.

Foto: © Ingo Bartussek / stock.adobe.com

Bevor mit dem Beladungsprozess begonnen werden kann, muss das Fahrzeug auf augenscheinliche Mängel kontrolliert werden, auch ob die geforderten Ladungssicherungshilfsmittel in ausreichender Anzahl und ordnungsgemäßen Zustand vorhanden sind. Sollte dies nicht zutreffend sein, so können durch den Verlader passende Zurrmittel oder auch Antirutschmatten und dergleichen zur Verfügung gestellt werden. Der:die Belader:in sollte noch im Vorfeld anhand von Beschilderungen (Zertifikate) am Aufbau alle relevanten Informationen zu Aufbaufestigkeit und Nutzlast abgleichen, wobei auch der Lastverteilungsplan zu berücksichtigen ist.

Schriftliche Anweisungen können bei der Standardisierung von Verladeprozessen unterstützend wirken. Damit die durchgeführten Ladungssicherungsmaßnahmen später nachvollzogen werden können, ist eine Dokumentation empfehlenswert (z.B. Ladungssicherungsprotokoll, Fotodokumentation, Verwiegung, …). Die ordnungsgemäße Dokumentation kann durch die Erstellung eines Ladungssicherungsprotokolls (beispielsweise nach EN 12195-01, Anhang C) erfolgen. Dieses Protokoll kann im Schadensfall bei der Frage nach der Verantwortung hilfreich sein.

Die Kommunikation zwischen den am Transportprozess beteiligten Personen ist die Basis für eine sichere Transportabwicklung. Zusätzlich sind notwendige Kompetenzen der einzelnen mitwirkenden Personen klar zu definieren und im Rahmen von Unterweisungen und Schulungen zu vermitteln. Bei Bedarf sind im Rahmen der Koordination arbeitnehmerschutzrelevante Informationen auszutauschen (z.B. Verhalten bei Be- und Entladeprozessen, notwendige persönliche Schutzausrüstung, …) und die Zuständigkeiten im Verladeprozess eindeutig festzulegen (z.B. Durchführung der Ladungssicherung).

Letztendlich können durch ein Ladungssicherungskonzept alle notwendigen Schritte für eine reibungslose und erfolgreiche Transportkette gewährleistet werden. Dieses Konzept beinhaltet unter anderem die Identifikation aller Beteiligten, die Festlegung der Verantwortungskette, Dokumentation der Kompetenzgrenzen, Umgang mit Mängeln (Meldewesen), Zurverfügungstellung der Verladeanweisungen, Implementierung des Ladungssicherungsprotokolls samt Fotodokumentation und Kontrollsystem.

ZUSAMMENGEFASST:

Ladungssicherung ist nicht nur auf das Anbringen von Gurten beschränkt. Es erfordert ein umfangreiches Konzept, Fachwissen und Koordination. Bereits bei der Konstruktion eines Produktes muss die Transportfähigkeit berücksichtigt werden. Das Bilden von Ladeeinheiten ermöglicht erst eine ordnungsgemäße Sicherung am Fahrzeug. Die Kommunikation zwischen allen Beteiligten ist die Basis für eine lückenlose und erfolgreiche Transportkette.

WEITERE INFOS

M 845 Die 4F-Regel für Ladungssicherung – https://tinyurl.com/5ea3dprw

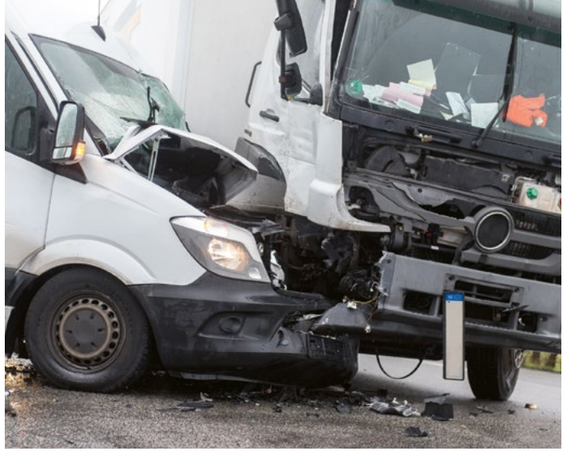
M 846 Ladungssicherung im Straßenverkehr – https://tinyurl.com/528jxsp2

Ladungssicherungsvideo (YouTube) https://tinyurl.com/3jyzfty7

Aktuelle Seminare aus dem Schulungskatalog: Ladungssicherung für Betriebe | AUVKurs – https://tinyurl.com/33nb2nje

Ladungssicherungsfachvortrag | AUVKurs – https://tinyurl.com/ycxp9zz3

Der Gütertransport ist ein zentraler Bestandteil der Wirtschaft. Gleichzeitig bringt der Straßengüterverkehr spezifische Risiken mit sich, die sich im Unfallgeschehen deutlich zeigen. Für Unternehmen im Transport- und Baugewerbe ergibt sich daraus ein klarer Handlungsbedarf im betrieblichen Alltag.



UNFALLGESCHEHEN IM SCHWERVERKEHR:

WO RISIKEN ENTSTEHEN UND WIE BETRIEBE GEGENSTEUERN KÖNNEN

Wie sich das Unfallgeschehen einordnen lässt
In der Steiermark wurden innerhalb von fünf Jahren 2.838 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw registriert. Dabei kamen 13 Personen ums Leben, 1.004 wurden verletzt.
Insgesamt sind Lkw und Transportfahrzeuge an rund 11 Prozent aller Verkehrsunfälle beteiligt *(Quelle: Statistik Austria)*. Dennoch sind die Folgen jedoch oft schwerer als bei anderen Unfällen.
Gründe dafür sind die Masse der Fahrzeuge, höhere Geschwindigkeiten und längere Bremswege.

Wann es besonders kritisch wird
Unfälle häufen sich rund um die Mittagsstunden, genau dann, wenn der Zeitdruck steigt und die Konzentration nachlässt. In dieser Phase treffen hohe Verkehrsdichte, enge Zeitfenster und zunehmende Ermüdung zusammen. Nach mehreren Stunden Fahrt sinkt die Konzentration, gleichzeitig steigt der Druck, Termine einzuhalten. In dieser Phase passieren Fehler schneller.

Die häufigsten Unfallursachen
Die wichtigsten Ursachen im Schwerverkehr sind gut bekannt. Vorrangverletzungen und Rotlichtmissachtungen stehen an erster Stelle, dahinter folgen zu geringer Abstand sowie Unachtsamkeit und Ablenkung. Diese Faktoren hängen eng mit dem Verhalten der Fahrenden zusammen. Ablenkung durch mobile Geräte oder fahrzeuginterne Systeme schränkt die Wahrnehmung ein, Müdigkeit reduziert die Reaktionsfähigkeit. Auch nicht angepasste Geschwindigkeit verschärft kritische Situationen. Fehler beim Abbiegen oder Spurwechsel entstehen häufig durch Fehleinschätzungen oder eingeschränkte Sicht. Assistenzsysteme können unterstützen, sie ersetzen jedoch keine Aufmerksamkeit.

Typische Unfallsituationen im Alltag
Ein Großteil der Unfälle passiert im Richtungsverkehr und zeigt sich häufig als Auffahrunfall, etwa vor Kreuzungen, an Stauenden oder im dichten Verkehrsfluss. Abbiegeunfälle und Ereignisse im Baustellenbereich sind ebenfalls relevant, da hier mehrere Faktoren zusammenwirken und schnelle Entscheidungen gefragt sind.

Besonders gefährdet: ungeschützte Verkehrsteilnehmende
Ein sensibler Bereich ist die Interaktion mit Fußgängerinnen, Fußgängern und Radfahrenden. In fünf Jahren wurden 462 entsprechende Unfälle registriert. Gerade im urbanen Raum entstehen kritische Situationen häufig beim Abbiegen, wobei die eingeschränkte Sicht im Nahbereich großer Fahrzeuge eine zentrale Rolle spielt.

Risikofaktoren im Betrieb
Bestimmte Einsatzsituationen erhöhen das Unfallrisiko deutlich. Dazu zählen innerstädtische Fahrten, Baustellen mit veränderter Verkehrsführung sowie Nachtfahrten mit eingeschränkter Sicht. Auch Stauenden auf Autobahnen stellen eine große Gefahr dar, da sie oft unerwartet entstehen und schnelle Reaktionen erfordern. In Kombination mit Unachtsamkeit oder zu geringem Abstand kommt es hier immer wieder zu schweren Auffahrunfällen.

Welche Rolle Technik spielt und wo ihre Grenzen liegen
Moderne Assistenzsysteme wie Notbrems- oder Abbiegeassistenten leisten einen wichtigen Beitrag zur Unfallvermeidung, da sie kritische Situationen frühzeitig erkennen und unterstützen. Ihre Wirkung hängt jedoch davon ab, wie gut sie verstanden und genutzt werden. Technik kann unterstützen, sie ersetzt keine Aufmerksamkeit und keine fundierte Ausbildung.

Prävention beginnt im Unternehmen
Für Betriebe ergibt sich ein klarer Ansatzpunkt. Verkehrssicherheit muss aktiv in die Organisation integriert werden. Schulungen helfen, Risiken besser zu erkennen und das Verhalten im Alltag anzupassen. Die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten reduziert die Belastung durch Müdigkeit. Auch der gezielte Einsatz von Assistenzsystemen unterstützt im Betrieb.
Entscheidend ist eine gelebte Sicherheitskultur, die von Führungskräften geprägt wird und im Alltag Orientierung gibt.

Fazit
Unfälle im Schwerverkehr entstehen selten durch eine einzelne Ursache. In vielen Fällen wirken mehrere Faktoren zusammen. Wirksame Prävention setzt daher an mehreren Punkten an. Technische Lösungen, klare Abläufe und gut geschulte Fahrende greifen ineinander und tragen dazu bei, Risiken im Betrieb nachhaltig zu reduzieren.

Foto: © benjaminnolte / stock.adobe.com



Foto: © Vogl+Co

Mobilität für Ihr Business

Vogl+Co Pro+ Business Center: Kompetenz für Unternehmen und Firmenflotten

Für Unternehmen im hektischen Arbeitsalltag sind zuverlässige Mobilität und ein verlässlicher Ansprechpartner sehr wichtig!

Um hier die passende Lösung, den richtigen Sonderumbau (Kühlfahrzeuge, Koffer, Planenpritschen etc.) bzw. das richtige Fahrzeug für Ihren Bedarf zu finden, sind Professionalität und Erfahrung unerlässlich.

Im VOGL + CO Pro+ Business Center im Norden von Graz ist man bestens aufgehoben.
Mit fundierter Expertise stehen den Firmenkunden Prok. Mag. Siegfried Szabo (Marken- und Standortleiter), Pierre Fink (Verkaufsleiter und Dipl. Mobilitäts- und Flottenberater), Nikola Surkuma (Verkaufsberater) sowie Julia Kandidova (Verkaufsassistentin) zur Seite.

Interessierte Kunden finden im VOGL + CO Pro+ Business Center neben den neuesten Renault-Nutzfahrzeugen wie dem Renault Kangoo, dem Renault Trafic und dem Renault Master („Van of the Year 2025“) für jeden Bedarf den passenden Transporter.

Besonders erfreulich ist, dass der neue Renault Trafic E-Tech zum „International Van of the Year 2027“ gewählt wurde!

Perfekte Pkw-Flottenlösungen, mit Verbrenner-, Hybrid- oder Elektrofahrzeugen, sind zum Beispiel der neue Renault 5 („Car of the Year 2025“), der Renault Scenic E-Tech („Car of the Year 2024“) oder auch der Renault Rafale.

Vereinbaren Sie einfach einen Termin für eine unverbindliche Beratung oder Probefahrt! Das Team des VOGL + CO Pro+ Business Centers in der Wiener Straße 301 in Graz freut sich auf Ihren Besuch!

Mehr Infos gibt es auf:

vogl-auto.at

FEYERTAG FAHRZEUGBAU TECHNIK



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

Ziprein 17, 8082 Kirchbach
T. 03116/2652 | M. fahrzeugbau@feyertag.at

LKW-AUFBAUTEN • KIPPER • LADEBORDWÄNDE • KRÄNE-SERVICE



SCANIA DYNAMIC

Foto: © Scania

EFFIZIENTER UNTERWEGS, BESSER ARBEITEN

Mit Scania Dynamic überarbeitet der schwedische Hersteller seine R- und S-Baureihen umfassend. Im Fokus stehen weniger Energieverbrauch, bessere Aerodynamik und ein komfortableres Fahrerhaus. Die Neuerungen gelten für unterschiedliche Antriebsarten und sollen vor allem eines verbessern: den täglichen Einsatz.

Rund zwei Prozent weniger Gesamtenergieverbrauch verspricht Scania mit dem neuen Dynamic-Paket – abhängig von Fahrzeugspezifikation und Einsatzbedingungen. Erreicht werden soll das vor allem durch aerodynamische Änderungen. Digitale Rückspiegel, verlängerte Seitenschürzen, überarbeitete A-Säulen, neue Türgriffe und eine angepasste Front sollen den Luftwiderstand reduzieren.

Gerade im Fernverkehr kann selbst eine vergleichsweise kleine Effizienzsteigerung relevant werden. Bei Diesel-Lkw sinkt der Kraftstoffverbrauch, bei batterieelektrischen Fahrzeugen lässt sich die vorhandene Energie besser nutzen. Für Flottenbetreiber wirkt sich das direkt auf Betriebskosten und Reichweite aus.

Deutlich sichtbar ist die Weiterentwicklung auch beim Fahrerplatz. Die digitalen Außenspiegel arbeiten mit Full-HD-Displays und unterschiedlichen Ansichten für normalen Fahrbetrieb, Rangieren und enge Situationen. Beheizte Kameras sollen auch bei Eis, Schnee oder Beschlag zuverlässig funktionieren.

Im Innenraum setzt Scania auf neue Materialien, mehr Recyclinganteil und zusätzliche Komfortfunktionen. Überarbeitete Sitze, eine optional 800 Millimeter breite Liege und ein erweitertes Lichtkonzept sollen das Fahrerhaus stärker als Arbeits- und Ruhebereich nutzbar machen. Hinzu kommen praktische Details wie eine magnetische 15-Watt-Ladestation für Smartphones oder eine belüftete Ablage für nasse Handschuhe.

Auch bei Sicherheit und Assistenz wurde nachgeschärft. Neue Scheinwerfer verbessern die Sicht bei Dunkelheit, Funktionen wie Safe Stop Assist, Forward Distance Alert oder Curve Speed Cruise Control sollen Fahrerinnen und Fahrer im Alltag unterstützen.

Scania Dynamic ist damit weniger eine einzelne technische Neuerung als ein umfassendes Feintuning. Der Ansatz ist klar: weniger Energieverlust, mehr Komfort und eine Arbeitsumgebung, die den Anforderungen moderner Transportbetriebe besser gerecht wird. Damit geht der Scania Dynamic auf die Anforderungen des realen Transportalltags ein. Die Weiterentwicklung verbessert das Fahrerlebnis und die Energieeffizienz bei allen Antriebsarten.



FRITZ MAYER
TRUCK & TRAILER SERVICE ZELTWEG / AUSTRIA

TRUCK & TRAILER SERVICE

VORTEILE AUF EINEN BLICK:

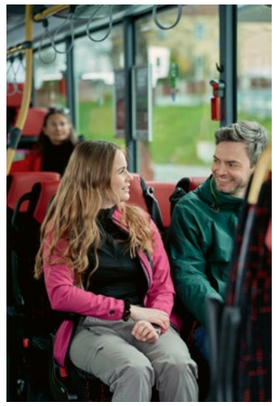
- Qualifizierte LKW-Fachwerkstätte für LKW & Auflieger
- IVECO Vertragswerkstatt
- einfache und kurzfristige Termin-Vereinbarung
- Service & Reparaturen
- §24/24a- Überprüfung
- Lärm- und Abgasüberprüfungen
- §57a- Überprüfung
- Reifendienst



Kontakt: Thomas Mayer | +43 3577 76076 200 | werkstatt@mayer.at
Hauptstrasse 242 | 8740 Zeltweg
(direkt an der Autobahnabfahrt S36 Zeltweg West)
www.mayer.at



DIE STEIERMARK ENTDECKEN – MIT BUS, BAHN UND BIM





Die Steiermark lässt sich in der Freizeit besonders bequem, klimafreundlich und entspannt mit öffentlichen Verkehrsmitteln entdecken. Ob Naturerlebnis, kulturelle Highlights oder sportliche Aktivitäten – zahlreiche Ausflugsziele sind unkompliziert mit Bus, Bahn und Bim erreichbar. Um die schönsten Möglichkeiten übersichtlich zugänglich zu machen, hat der Verkehrsverbund Steiermark in seiner Freizeitdatenbank über 500 Freizeit-Tipps gesammelt und kompakt aufbereitet.

Großer Beliebtheit erfreuen sich seit vielen Jahren auch die sorgfältig aufbereiteten Wandertipps, die bequem mit den Öffis erreichbar sind. Sie verbinden Bewegung in der Natur mit nachhaltiger Mobilität und bieten ein besonderes Plus: Viele der Touren führen nicht zum Ausgangspunkt zurück und sorgen so für abwechslungsreiche Routen und neue Perspektiven.

So wird die Steiermark zu einem vielseitigen Freizeitraum, der sich ideal für spontane Ausflüge oder geplante Entdeckungstouren eignet. Einfach einsteigen, ankommen und die Region neu erleben.

Zu finden sind die zahlreichen Ausflugs- und Wandertipps unter **www.verbundlinie.at.** Das ideale Ticket für eine Entdeckungsreise durch die Steiermark ist das Freizeit-Ticket Steiermark. Es ist eine Tageskarte für eine Person im gesamten steirischen Verbundgebiet und gilt an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen zum Preis von € 15,00.

Gültigkeit:

- Ein Tag im gesamten steirischen Verbundgebiet
- Auch in den Tariferweiterungsbereichen nach Radstadt/Tamsweg (S), Reichenfels (K), Bad Tatzmannsdorf/Oberwart (B) und Szentgotthárd (HU)
- *Gültig auf:*
  - o städtischen Linien in Graz, Bruck/Kapfenberg, Leoben und im Aichfeld
  - o RegioBussen mit dreistelligen Liniennummern
  - o Nahverkehrszügen (S-Bahn, R, REX) sowie Interregio-Zügen (IR)
  - o Schloßbergbahn in Graz
- Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahr fahren im Rahmen der Familienermäßigung kostenlos mit

Nicht gültig auf:

- RegioBus-Linie 311 zwischen Schäffernsteg und Wien
- Burgenländischer Regionalbuslinie B2
- Fernverkehrszügen (IC, EC, RJ, RJX, ICE, EN, NJ)
- Fahrradmitnahme

Fotos: © Verkehrsverbund / wildundwunderbar



DAS ÖFFI-NETZ VON OBEN BETRACHTET: DIE BUSBAHNBIM-ERLEBNISWELT

„Von oben betrachten - unten erleben“ ist das Motto der BusBahnBim-Erlebniswelt des Verkehrsverbundes Steiermark. Bereits zehn steirische Regionen lassen sich damit virtuell entdecken.

Mit der BusBahnBim-Erlebniswelt können Öffi-Nutzer ihr Verkehrsnetz aus der „Drohnenperspektive“ interaktiv erleben.
Unter:
www.verbundlinie.at/busbahnbimerlebniswelt/
steht Fahrgästen damit eine virtuelle Erlebniswelt zur Verfügung, die neben Haltestellen und Echtzeitauskunft zahlreiche Ausflugsziele abbildet.



Fotos: © Land Steiermark / Resch

Drohnenpanoramen zeigen den Verlauf der Strecken von Bahn und Bus sowie alle Haltestellen, die zur Verfügung stehen. Wer auf eine Haltestelle klickt, sieht in Echtzeit, wann die nächsten RegioBahnen, S-Bahnen oder RegioBusse fahren, ob sie pünktlich sind oder wie viel Verspätung sie haben. Vorbesetzte Zieladressen geben im BusBahnBim-Routenplaner direkte Öffi-Anreisetipps für wichtige Punkte der Regionen. Zusätzlich können interessante Ausflugsziele wie Museen oder Freizeiteinrichtungen angeklickt werden, über die Informationen ausgegeben werden.

Die Neuerung besteht aus dem Zusammenspiel eines bestehenden Fahrgastinformationssystems und einer modernen und interaktiven Erlebniswelt. Tools wie der Abfahrtsmonitor von Haltestellen in Echtzeit oder das Vorbesetzen von Zielen in der BusBahnBim-Auskunft ergeben, kombiniert mit den Panoramaaufnahmen, einen neuen und spannenden Zugang zur Öffi-Welt.

Die BusBahnBim-Erlebniswelt ist aktuell in den zehn Regionen

- Murau
- Aichfeld
- Eisenstraße
- Schöcklland
- Premstätten
- Südweststeiermark
- Riegersburg-Bad Gleichenberg
- Mürztal
- Schladming-Dachstein
- Weiz

verfügbar.



Demo-Video:

ZULASSUNGSPFLICHT FÜR „E-MOPEDS“

Seit 1. Oktober 2026 gelten sogenannte E-Mopeds der Fahrzeugklasse L1e B in Österreich als Kraftfahrzeuge. Diese Fahrzeuge dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nur mehr verwendet werden, wenn sie genehmigt, zugelassen und haftpflichtversichert sind. Für diese Zulassung ist eine Eintragung des Fahrzeuges in die Genehmigungsdatenbank mittels COC notwendig.

Das CoC – „Certificate of Conformity" beziehungsweise EU-Übereinstimmungsbescheinigung – bestätigt, dass das konkrete Fahrzeug über eine gültige EU-Typgenehmigung verfügt.
Daraus müssen insbesondere
- die Fahrzeugklasse L1e B,
- die EU-Typgenehmigungsnummer,
- die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- die Bauartgeschwindigkeit sowie
- die Nenndauerleistung

hervorgehen.

Wenn Sie ein „E-Moped“ der Fahrzeugklasse L1e B in die Fahrzeugdatenbank eintragen lassen wollen, um dann bei einer Zulassungsstelle (z.B. Versicherung) die Zulassung vorzunehmen, beachten Sie bitte:
Übermitteln Sie uns vorab eine vollständige und gut lesbare Kopie sämtlicher Seiten des CoC-Dokuments. Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer im CoC muss mit der am Fahrzeug angebrachten Nummer übereinstimmen.

Achtung:
Eine Rechnung, Bedienungsanleitung, CE Konformitätserklärung, Herstellerbestätigung oder ein technisches Datenblatt ersetzt das CoC-Dokument nicht.
Ist kein CoC-Dokument vorhanden, wenden Sie sich bitte zunächst an den Verkäufer, Hersteller oder Generalimporteur und klären Sie, ob für das Fahrzeug eine EU-Typgenehmigung besteht und ein CoC oder CoC-Duplikat ausgestellt werden kann.
Kann kein CoC-Dokument vorgelegt werden, kann das Fahrzeug somit keine gültige EU-Typgenehmigung nachweisen, damit bleibt grundsätzlich nur die Beantragung einer Einzelgenehmigung gemäß § 31 KFG. Dafür sind sämtliche technische Einzelnachweise über die Erfüllung der für die Fahrzeugklasse L1e B geltenden Vorschriften vorzulegen. Hierzu können insbesondere Prüfberichte und Bestätigungen eines entsprechend befugten technischen Dienstes (Ziviltechniker, Ingenieurbüro oder TÜV) erforderlich sein. Eine bloße Vorführung des Fahrzeuges reicht nicht aus.
Erfahrungsgemäß können bei derartigen Fahrzeugen die erforderlichen Nachweise für wesentliche Bauteile und Systeme häufig nicht erbracht werden. Insbesondere fehlen oftmals geeignete, nachvollziehbare und schlüssige Prüfberichte, Genehmigungszeichen oder Nachweise über die Vorschriftsmäßigkeit der verbauten Komponenten. Der Weg über eine Einzelgenehmigung führt daher in vielen Fällen zu keinem positiven Abschluss des Genehmigungsverfahrens. Zusätzlich ist mit längeren Wartezeiten für die Terminvergabe und die weitere Bearbeitung zu rechnen.

Wir empfehlen daher, vor einer Terminvereinbarung in der Kfz-Landesprüfstelle beziehungsweise Antragstellung zunächst das CoC-Dokument beim Verkäufer, Hersteller oder Importeur anzufordern.



Grafik: © Land Steiermark KI generiert

KFZ-Landesprüfstelle Steiermark

Genehmigung und Überprüfung von Fahrzeugen, technische Gutachten, Werkstättenüberprüfungen oder andere kraftfahrtechnische Angelegenheiten gemäß dem Kraftfahrgesetz 1967.

Adresse und Kontakt:
Petrifelderstraße 102
8041 Graz
Tel.: 0316/877-2161
E-Mail:
kfzpruefstelle@stmk.gv.at


Foto: © Land Steiermark

Von Dipl.-Ing. (FH) Jörg Ofner, Leiter der KFZ-Landesprüfstelle Steiermark

E-MOPEDS: EIN ERSTER SCHRITT ZU MEHR VERKEHRSSICHERHEIT

Die seit 1. Oktober 2026 geltende Zulassungspflicht für sogenannte E-Mopeds der Fahrzeugklasse L1e-B ist aus Sicht der Verkehrssicherheit ausdrücklich zu begrüßen. Diese Fahrzeuge benötigen nun eine Genehmigung, eine Zulassung und eine Haftpflichtversicherung. Damit werden klare Anforderungen an ihre technische Sicherheit und ihre Verwendung im Straßenverkehr gestellt.

Für Besitzerinnen und Besitzer ist vor allem eines entscheidend: die EU-Übereinstimmungsbescheinigung, das sogenannte CoC-Dokument. Es bestätigt die EU-Typgenehmigung des konkreten Fahrzeuges und bildet die Grundlage für die Eintragung in die Genehmigungsdatenbank. Eine Rechnung, ein technisches Datenblatt oder eine CE-Konformitätserklärung ersetzt dieses Dokument nicht. Mein Rat lautet daher: Wenden Sie sich zunächst an den Verkäufer, Hersteller oder Importeur und fordern Sie das vollständige CoC an. Fehlt eine nachweisbare EU-Typgenehmigung, bleibt grundsätzlich das Verfahren der Einzelgenehmigung. Dafür sind umfassende technische Nachweise erforderlich; die bloße Vorführung des Fahrzeuges genügt nicht. Erfahrungsgemäß fehlen bei vielen dieser Fahrzeuge die notwendigen Unterlagen, weshalb eine positive Genehmigung häufig nicht möglich ist. Zudem ist mit längeren Wartezeiten zu rechnen.

Die neue Regelung ist jedoch erst ein erster Schritt. Jetzt gilt es, auch die weiteren elektrisch betriebenen Fun- und Kleinstfahrzeuge hinsichtlich ihrer technischen Eigenschaften und ihrer Risiken im Straßenverkehr systematisch zu prüfen. Daraus müssen klare, verständliche und nachvollziehbare Regeln für ihre Ausstattung und Nutzung entstehen.

Die bereits erfolgten Unfälle im Bereich der Elektromobilität verdeutlichen den weiteren Handlungsbedarf. Neue Mobilitätsformen brauchen einen verlässlichen Rahmen, der sowohl ihre Nutzerinnen und Nutzer als auch alle anderen Verkehrsteilnehmer schützt.


Foto: © hausjell

„In punkto Verkehrssicherheit ist die Verordnung, die es E-Mopeds verbietet auf Geh- und Radwegen zu fahren, natürlich zu begrüßen. Damit werden auch klare Verhältnisse geschaffen. Das Thema Typisierung und Zulassungspflicht bringt jedoch massive Probleme mit sich. Sie sind zwar zulassungspflichtig, jedoch in den meisten Fällen nicht zulassungsfähig. Auch aufgrund von einer zu kurzen Übergangsfrist sind tausende E-Mopeds nun leider ein Fall für den Schrottplatz.“

Claudia Holzer
Verkehrslandesrätin Steiermark





30 JAHRE ITBINDER: EIN JUBILÄUM, DAS MENSCHEN VERBINDET

300 Gäste, drei Jahrzehnte ITBinder und ein Abend ganz im Zeichen von Gemeinschaft, persönlichem Austausch und gelebter Verbundenheit: Anlässlich des 30-jährigen Firmenjubiläums lud die steirische ITBinder GmbH am 11. September Kunden, Partner, Mitarbeiter, Familien und Freunde zu einer besonderen Jubiläumsfeier im Firmenstandort in Hirnsdorf ein.

Was vor 30 Jahren als Ein-Personen-Unternehmen von Johann Binder begann, ist heute ein etablierter Anbieter für digitales Fuhrparkmanagement und Zeiterfassung. Beim Jubiläum von ITBinder stand jedoch nicht die Technik im Mittelpunkt, sondern jene Menschen, die das Unternehmen über Jahrzehnte begleitet, unterstützt und mitgeprägt haben.

Rund 300 Gäste folgten der Einladung und erlebten einen Abend, der bewusst ohne steifen Festakt auskam. Statt langer Reden prägten persönliche Gespräche, Wiedersehen und neue Begegnungen die Feier. Kunden, Partner, Wegbegleiter sowie Mitarbeiter mit ihren Familien nutzten die Gelegenheit, gemeinsam auf drei Jahrzehnte ITBinder anzustoßen.

„30 Jahre ITBinder bedeuten für uns vor allem 30 Jahre Vertrauen, Zusammenarbeit und persönliche Begegnungen. Dieses Jubiläum möchten wir deshalb gemeinsam mit den Menschen feiern, die Teil unserer Geschichte sind“, betonte die Familie Binder.

Auch das Rahmenprogramm setzte auf Unterhaltung mit persönlicher Note. Schnalzer 3 sorgten für musikalische Stimmung, Kabarettist Seppi Neubauer führte mit viel Humor durch den Abend. Wer eine besondere Erinnerung mit nach Hause nehmen wollte, konnte sich von Karikaturist Gregor Pirker alias GREX porträtieren lassen. Für den kulinarischen Abschluss sorgte S&K Catering mit regionalen Spezialitäten und abwechslungsreichem Showcooking.

Das Jubiläum bot zugleich Gelegenheit für einen Blick nach vorne. Mit der Telematiklösung MTrack entwickelt ITBinder seine Systeme für Fuhrparkmanagement und Zeiterfassung laufend weiter. Der Anspruch bleibt dabei derselbe: moderne Technik soll den Arbeitsalltag vereinfachen, praxistauglich bleiben und durch persönliche Betreuung ergänzt werden.

Drei Jahrzehnte ITBinder stehen damit nicht nur für technologische Entwicklung und unternehmerisches Wachstum. Sie erzählen vor allem von langfristigen Beziehungen, gemeinsamen Erfahrungen und einem Netzwerk, das über viele Jahre gewachsen ist..



Sebastian und Michael Binder – rechts das tolle Team von ITBinder



Fotos: © MarioGimpel

WENN DER KIPPER FEHLT:

GRAZER PLATTFORM BRINGT FREIE KAPAZITÄTEN ZUSAMMEN

Ein zusätzlicher Bauabschnitt, ein ausgefallener Lkw oder ausgelastete Stammpartner: Auf Baustellen kann kurzfristiger Kapazitätsbedarf schnell zum Problem werden. Die in Graz entwickelte Plattform KapaMatch will die oft mühsame Suche nach verfügbaren Lkw und Baumaschinen digitalisieren - und bringt Bauunternehmen direkt mit gewerblichen Auftragnehmern zusammen.

Auf vielen Baustellen läuft die Suche nach zusätzlichen Fahrzeugen oder Maschinen noch immer über persönliche Kontakte und eine ganze Reihe von Telefonaten. Gerade wenn kurzfristig ein Kipper, Sattelzug, Bagger oder Radlader benötigt wird, kostet das Zeit. Gleichzeitig können bei einem anderen Unternehmen nur wenige Kilometer entfernt passende Kapazitäten ungenutzt bleiben.

Genau hier setzt KapaMatch an. Die im August 2026 gestartete B2B-Plattform macht verfügbaren Bedarf und freie Kapazitäten österreichweit digital sichtbar. Entwickelt wurde sie vom Grazer Mario Supper, der rund zehn Jahre selbst als Lkw-Fahrer in der Baubranche tätig war und später eine Ausbildung im Bereich Softwareentwicklung absolvierte.

„Ich habe selbst erlebt, wie schnell auf einer Baustelle zusätzliche Fahrzeuge fehlen können – während anderswo geeignete Kapazitäten frei stehen“, beschreibt Supper den Ausgangspunkt seiner Idee.

Bauunternehmen können auf KapaMatch angeben, welches Fahrzeug oder welche Maschine sie benötigen, in welcher Region und in welchem Zeitraum der Einsatz stattfinden soll, wie lange dieser voraussichtlich dauert und welcher Nettostundenpreis angeboten wird. Verifizierte Auftragnehmer durchsuchen die verfügbaren Einsätze oder lassen sich gezielt über neue Ausschreibungen für bestimmte Regionen und Fahrzeugarten informieren.

Berücksichtigt werden unter anderem Drei- und Vierachs-Kipper, Sattelzüge, Kipper-Hängerzüge und Kran-Lkw sowie Bagger, Radlader, Walzen, Schubraupen und Grader. Entscheidend: Fahrzeuge und Maschinen werden ausschließlich mit geeignetem Fahrer beziehungsweise Maschinenführer angeboten. Eine klassische Maschinenvermietung ohne Personal ist nicht vorgesehen. Kommt ein Kontakt zustande, werden nach Bestätigung die Unternehmensdaten freigeschaltet. Alles Weitere klären Auftraggeber und Auftragnehmer direkt miteinander. KapaMatch vermittelt weder Transport- noch Bauaufträge und wird auch nicht Vertragspartner.

Damit richtet sich die Plattform nicht nur an größere Flottenbetreiber. Auch kleinere Frächter und Ein-Mann-Unternehmen können freie Kapazitäten sichtbar machen. Bereits ein einzelnes verfügbares Fahrzeug kann für einen passenden Auftrag in der Region interessant sein.

Für Bauunternehmen bleibt die Nutzung kostenlos. Auftragnehmer können KapaMatch bis 31. Jänner 2027 ebenfalls kostenfrei nutzen. Danach ist ein monatlich kündbarer Softwarezugang um 39 Euro netto vorgesehen; Provisionen pro Kontakt oder Auftrag fallen nicht an.

Mehr unter **kapamatch.com**



DIE IDEE IN EINEM SATZ

„KapaMatch bringt kurzfristigen Bedarf von Baufirmen mit freien Kapazitäten geeigneter Auftragnehmer zusammen - direkt, transparent und ohne Provision pro Auftrag.“

Mario Supper
Gründer und Betreiber von KapaMatch

Fotos: © Supper



ILS MAIN EVENT 2026: WENN DIGITALISIERUNG DEN PRAXISTEST BESTEHEN MUSS



Mehr als 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, über 60 nationale und internationale Speaker und zwei Tage voller Debatten über KI, Logistik, Fachkräfte und industrielle Transformation: Das ILS Main Event brachte am 14. und 15. Oktober 2026 Wirtschaft, Forschung und Technologie in der Grazer Helmut List Halle zusammen. Im Mittelpunkt stand weniger die Frage, was technisch möglich ist - sondern was davon Unternehmen tatsächlich weiterbringt.

Foto: © ILS

Das ILS Main Event 2026 brachte in Graz mehr als 500 Teilnehmende und über 60 nationale und internationale Speaker zusammen. Im Mittelpunkt standen praxisnahe Lösungen für Digitalisierung, Künstliche Intelligenz, Logistik, Automatisierung und die Zukunftsfähigkeit von Unternehmen.

Unter dem Motto „Digital Confirmation" stellte die Independent Logistics Society einen konsequenten Praxisbezug in den Mittelpunkt. Wie verändert künstliche Intelligenz Geschäftsprozesse? Wie werden Lieferketten widerstandsfähiger? Welche Rolle spielen Automatisierung, Energieversorgung und digitale Souveränität? Und wie gelingt der Wandel, ohne den Menschen aus dem Blick zu verlieren?

Bereits zum Auftakt setzte Microsoft-Experte Jörg Konwalinka den Ton: KI müsse als Bestandteil realer Geschäftsprozesse verstanden werden – nicht als technologische Spielerei. Diese Sicht zog sich durch zahlreiche Diskussionen. Vertreter aus Industrie, Logistik, Politik und Forschung waren sich weitgehend einig, dass Geschwindigkeit und Transparenz in Lieferketten zunehmend zum Wettbewerbsfaktor werden.

Gleichzeitig rückte ein sehr analoges Thema in den Vordergrund: qualifizierte Fachkräfte. Unternehmer und Bildungsexperten warnten davor, berufliche Ausbildung gegenüber akademischen Karrierewegen abzuwerten. Ein greifbares Beispiel lieferte Speditionskaufmann Paul Zadravec, der direkt von den WorldSkills in Shanghai nach Graz kam und zeigte, welches internationale Leistungsniveau eine Lehrausbildung ermöglichen kann. Er betonte, wie wichtig Vorbilder für die Fachkräfteausbildung sind, schilderte die Herausforderung, auf internationalem Parkett eigenständig Lösungen zu finden, und zeigte voller Stolz auf, welche Spitzenleistungen „nur" mit einer Lehre möglich sind. Ergänzend präsentierte Viktoria Zinner (Golden Mind) per Live-Demo, wie Lehrlinge heute mit KI-Coaching („KIM-Training") gezielt Future Skills aufbauen.

Kritische Töne gab es bei Europas technologischer und wirtschaftlicher Abhängigkeit. Die Logistikforscher Margaretha Gansterer und Sebastian Kummer verwiesen darauf, dass digitale Souveränität kaum glaubwürdig sei, solange zentrale Rohstoffe, Hardware und Software aus wenigen außereuropäischen Märkten bezogen werden. Resilienz, so die Botschaft, hat ihren Preis.

Wie breit Transformation inzwischen gedacht werden muss, zeigten die weiteren Sessions: vom wirtschaftlichen Betrieb elektrischer Lkw und neuer Ladeinfrastruktur über autonome Industriesysteme und Kreislaufwirtschaft bis zur internationalen Suche nach Fachkräften. Auch die Frage, wer für Entscheidungen künstlicher Intelligenz Verantwortung trägt, rückte stärker in den Fokus.

Für einen Perspektivenwechsel sorgte Musiker und Unternehmer Smudo. Seine Erfahrung aus 35 Jahren Wandel in der Musikindustrie brachte er auf eine einfache Formel: Wer an überholten Geschäftsmodellen festhält, überlässt anderen das Feld.

Zum Abschluss machten humanoide Roboter und autonome Systeme sichtbar, was zuvor vielfach diskutiert worden war. Doch trotz aller Technologie blieb die zentrale Erkenntnis des ILS Main Events bemerkenswert bodenständig: Digitalisierung schafft dann echten Nutzen, wenn sie konkrete Probleme löst, Menschen entlastet und Unternehmen wirtschaftlich stärker macht.



Fotos: CH-Photo (2)

„Nachhaltige Logistik gelingt nur, wenn wir ökologische Kreisläufe, Automatisierung und die Entlastung unserer Teams im Lager nahtlos miteinander verzahnen", so Franz Zagler (Bereichsleiter Logistik und Warenfluss, SPAR Österreich) über den Alltag im Lebensmittelgeschäft.

EINIGE STATEMENTS:

„Wer im Zuge einer Lehrausbildung der Werkbank gelernt hat, wie Systeme in der Praxis funktionieren, führt ein Unternehmen mit einem ganz anderen Blick für Machbarkeit. Wir müssen der beruflichen Bildung endlich wieder den Stellenwert geben, den sie verdient", betont Walter Bostelmann (CEO, Kellner & Kunz AG).

„Der E-Lkw ist längst wirtschaftlich, wenn er im eigenen Depot lädt. Mit DepotOne erleichtern wir den Umstieg, mit dem SmartPass verbinden wir die Ladeinfrastruktur zu einem intelligenten System", so Dipl.-Ing. Aichmaier ((GF, E.ON Drive Austria).

Gemeinsam stellte man fest: Eine starke Wirtschaft braucht schnelle Logistik, die Daten nutzt sowie Produzenten, Händler:innen und Konsument:innen verbindet. „In der Wirtschaft haben jene Unternehmen die Nase vorn, die die schnellsten und zuverlässigsten Lieferketten anbieten", so Herbert Ritter (Vizepräsident Wirtschaftskammer Steiermark).

Andreas Grad (CEO, Transdanubia Holding): „Egal ob regionale Spezialität oder Industriegut: Moderne Logistik verbindet lokale Wertschöpfung mit globalen Märkten. Effizientes Unternehmertum in der Logistikindustrie bedeutet Transparenz in Höchstgeschwindigkeit auf jedem einzelnen Transportkilometer zu vermitteln."



Nils Müller (CEO, TRENDONE): „Der Robo Catwalk ist keine bunte Showeinlage, sondern der reale Blick in die Zukunft der Hochtechnologie. Hautnah wird veranschaulicht, wie humanoide Systeme und autonome Technologien aus dem Entwicklungsstadium herauswachsen und zu echten Assistenten im industriellen Alltag werden."

ÖSTERREICHS LKW TRANSPORTIEREN WENIGER GÜTER

Österreichs Lkw-Flotte hat 2025 weniger Güter bewegt als in den Jahren davor. Insgesamt transportierten in Österreich zugelassene Lastkraftwagen weltweit 359,8 Millionen Tonnen Waren und Rohstoffe. Das entspricht einem Rückgang von 1,9 Prozent gegenüber 2024 und zugleich dem niedrigsten Transportaufkommen seit zehn Jahren.

Damit setzt sich eine Entwicklung fort, die bereits seit mehreren Jahren zu beobachten ist: 2025 brachte für die heimische Lkw-Flotte bereits das vierte negative Jahresergebnis in Folge. Auch die Transportleistung ging zurück. Sie lag bei insgesamt 25,8 Milliarden Tonnenkilometern und damit um 0,9 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Der Großteil bleibt im Inland

Trotz internationaler Transporte spielt sich der überwiegende Teil des Güterverkehrs innerhalb Österreichs ab. Von der gesamten Transportleistung entfielen 18,6 Milliarden Tonnenkilometer auf das Inland, 7,3 Milliarden auf Fahrten im Ausland.

Auch bei Start und Ziel zeigt sich die starke Ausrichtung auf den heimischen Markt. 96,3 Prozent aller beladenen Fahrten begannen in Österreich, 96 Prozent endeten hier. Deutschland folgt mit deutlichem Abstand als wichtigster ausländischer Ausgangs- und Zielmarkt, dahinter liegt Italien.

Baustoffe dominieren weiterhin

Besonders häufig transportiert wurden auch 2025 Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse und Torf. Mit 116,1 Millionen Tonnen blieb diese Gütergruppe klar an der Spitze, wenngleich das Volumen gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Prozent sank.

An zweiter Stelle lagen sonstige Mineralerzeugnisse mit 64,3 Millionen Tonnen. Hier gab es entgegen dem allgemeinen Trend ein Plus von 5,8 Prozent. Güter aus Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei kamen auf 32,6 Millionen Tonnen, was einem Rückgang von 7,7 Prozent entspricht.

Zusammen machten diese drei Gütergruppen knapp 60 Prozent der gesamten transportierten Menge aus. Der Straßengüterverkehr bleibt damit stark von Baustoffen, Rohstoffen und landwirtschaftlichen Produkten geprägt.

Die Zahlen zeigen zugleich: Österreichs Lkw bleiben ein zentraler Bestandteil des heimischen Warenverkehrs, auch wenn das gesamte Transportvolumen zuletzt spürbar zurückgegangen ist.

Info:
Statistik Austria


Foto: AI GENERATED

Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2021–2025

Berichtsjahr	Anzahl der beladenen Fahrten in Mio.	Transportaufkommen in Mio. t	Transportleistung Inland in Mrd. tkm	Transportleistung Ausland in Mrd. tkm
2025	26,3	359,8	18,6	7,3
Vergleich zum Vorjahr in %	–2,3	–1,9	–0,8	–1,2
2024	26,9	366,6	18,7	7,3
Vergleich zum Vorjahr in %	0,2	–1,1	–0,2	–0,6
2023	26,9	370,6	18,7	7,4
Vergleich zum Vorjahr in %	–4,2	–5,1	–2,3	–3,3
2022	28,1	390,4	19,2	7,6
Vergleich zum Vorjahr in %	–3,0	–3,2	–1,9	–0,9
2021	28,9	403,5	19,6	7,7

Q: STATISTIK AUSTRIA, Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen.

Foto: © Maksym Tereshchenko/ stock.adobe.com







winkler – SCHNELL UND ZUVERLÄSSIG GELIEFERT.

DIE LIEFERMÖGLICHKEITEN:

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

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

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

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

* Innerhalb des Einzugsgebiets der winkler Niederlassungen

ab 145,- €

winkler



STARTERBATTERIEN, NFZ

Plattenaufbau Schaltung: 3

Kapazität (Ah)	Kälteprüf-strom (A)	Länge x Breite x Höhe (mm)	Artikel-Nr.	Preis €/St
225	1150	514x223x220	721 000 030 03	145,00
225	1150	517x273x240	721 000 084 03	169,00
225	1150	518x276x242	721 000 228 03	169,00

ab 199,- €

VARTA



STARTERBATTERIEN, PROMOTIVE SILVER

Spannung (V): 12 • Schaltung: 3 • Typ Bodenbefestigung: B00

Kapazität (Ah)	Kälteprüf-strom (A)	Länge x Breite x Höhe (mm)	Artikel-Nr.	Preis €/St
225	1150	518x276x242	721 000 127 33	199,00
240	1200	518x276x242	721 000 187 33	219,00



ab 8,75 €

winkler

SCHEIBENFROSTSCHUTZ

greift Lacke und Polycarbonatscheiben nicht an, fächerdüsengeeignet, Gefrierschutz im 1:1-Mischungsverhältnis bis -20 °C, im 2:1-Mischungsverhältnis bis -30 °C

Volumen (l)	Gebinde	Artikel-Nr.	Preis €/St.
5	Kunststoffkanister	490 002 551 00	8,75
60	Kunststoffkanister	490 002 553 00	89,00
	Kunststofffass	490 002 554 00	**auf Anfrage**

Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Preise exkl. MwSt., zzgl. Versandkosten, Angebot nur gültig in Kärnten und der Steiermark bis 31.12.2026. Nur solange Vorrat reicht.

Winkler Austria GmbH /// Gradnerstraße 140 /// AT-8054 Graz
Telefon: 0316 255 500-0 /// E-Mail: graz@winkler.com

winkler.com /// shop.winkler.com

winkler
Das passt.