

# FAHRER info

DIE ZEITUNG FÜR ALLE BERUFSKRAFTFAHRERINNEN

Pb.b. | Verlagspostamt 1230 Wien | Preis € 0,65 | Für Mitglieder kostenlos



**DIE PLÄNE DER EU ZUR STEIGERUNG  
DER VERKEHRSSICHERHEIT UND FÖRDERUNG  
EMISSIONSARMER MOBILITÄT** Seiten 4–5

Foto: © MAN

2 | 2017  
3. QUARTAL

**OGB** **AK** ÖSTERREICH

## JAHRESTREFFEN 2017, ENDE DER DIREKTVERGABE GEFÄHRDET ARBEITSPLÄTZE IN ÖSTERREICH



Werte Kollegin!  
Werter Kollege!  
Liebe Freunde!

### Jahrestreffen 2017

Wie jedes Jahr begrüßen wir euch herzlich zu unserem gemütlichen Jahrestreffen. Auch heuer versammeln wir uns wieder im Bildungszentrum der AK in der Theresianumgasse 16–18 im 4. Wiener Bezirk.

Die alljährliche Eröffnung des Jahrestreffens BerufskraftfahrerInnen übernimmt traditionell unser Hausherr der Arbeiterkammer, Arbeiterkammerpräsident Rudi Kaske. Das anschließende Referat unseres Freundes und Mitstreiters Dr. Herbert Grundtner findet wie gewohnt statt und er stellt sich euren Fragen mit hilfreichen Tipps und Anekdoten.

Nicht zuletzt schließen wir unser Treffen mit einer einzigartigen Tombola, bei der großartige Preise auf euch warten.



### Ende der Direktvergabe gefährdet Arbeitsplätze in Österreich

Ein Thema, das uns alle beschäftigt: die Direktvergabe. Auf Seite 12 findet ihr einen Artikel zu dem Thema Direktvergabe von Dienstleistungen, z. B. öffentlicher Verkehr, Wasserversorgung, Müllentsorgung, ärztliche Versorgung, Bildung, Pflege und vieles mehr.

Ohne Möglichkeiten, dass der Bund, die Länder, Gemeinden oder Kommunen gewisse Leistungen selbst vergeben, sprich Direktvergabe, sind nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Sicherheit und Qualität in Gefahr – siehe England. Die Bahn wurde privat vergeben und es wurden jahrzehntlang nur Gewinne abgeschöpft, nichts wurde mehr investiert. Nun soll der Staat die marode Bahn wieder übernehmen und neu aufbauen.

Dasselbe würde z. B. nicht nur mit den ÖBB, sondern auch bei der Wasserversorgung, Pflege, Gesundheitsversorgung etc. passieren, wenn die Direktvergabe wie in der Vergangenheit nicht gesetzlich abgesichert wird.

Lest in den Artikel rein und werdet selbst aktiv: „Sag JA zur Bahn in Rot Weiß Rot!“

Ich freue mich, euch alle bei unserem Jahrestreffen im Dezember zu sehen, und hoffe auf euer zahlreiches Erscheinen.



ROBERT WURM

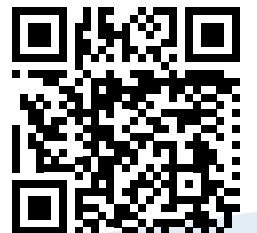


 Euer Robert Wurm  
kontakt@fahrerinfo.at

#### IMPRESSUM

Herausgeber und Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Fachausschuss Berufskraftfahrer, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20–22, Telefon: 01/501 65-2248, Fax: 01/501 65-42248, E-Mail: [berufskraftfahrer@akwien.at](mailto:berufskraftfahrer@akwien.at). Redaktionsteam: Uli Grundtner, Robert Wurm, Romana Steininger, Michael Walczyk, Martin Mödl, Thomas Svejda, Franz Altenburger.  
Layout: Walter Schauer. Herstellung: Verlag des ÖGB GmbH, 1020 Wien, Johann-Böhm-Platz 1, Telefon: 01/662 32 96-0, Fax: 01/662 32 96-39795.  
E-Mail: [zeitschriften@oegbverlag.at](mailto:zeitschriften@oegbverlag.at); Internet: <http://www.oegbverlag.at>; UID: ATU 55591005; FN 2267691. Herstellungsort: Wien.  
Auflage: 30.100 · DVR-Nummer: 0046655 · ZVR-Nr.: 576439352.  
Beiträge: Dr. Herbert Grundtner, ÖAMTC, ÖGB, vida, AK Wien. Fotos: Privat, MAN, ÖAMTC, ÖGB Häusler, ASFINAG, Fotolia, Harald Mannsberger.

[www.fachausschuss-berufskraftfahrer.at](http://www.fachausschuss-berufskraftfahrer.at)



# In Gedenken an Thomas Heinschink 1963–2017



Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kammer für Arbeiter und Angestellte trauern um Kollegen Thomas Heinschink.

Thomas Heinschink verstarb nach kurzer Krankheit am 4. Mai 2017 im Alter von 54 Jahren.

Nach der Pflichtschule absolvierte Thomas eine Lehre als Kraftfahrzeugmechaniker, danach diente er seinen Präsenzdienst bei der Garde Wien ab.

Nach dem Präsenzdienst war Thomas als Lkw-Mechaniker bei der Firma Pappas tätig.

Von 1985 bis 1998 war er Autobuslenker bei den Wiener Stadtwerke Verkehrsbetrieben. Thomas Heinschink wurde im Juli 1998 mit der Führung des Sekretariates des Fachausschusses für Berufskraftfahrer betraut.

Am 1. Juli 1999 wurde Thomas Heinschink Mitarbeiter der Kammer für Arbeiter und Angestellte und war als Referent der Geschäftsstelle der Fachausschüsse bis zu seinem Ableben tätig.

Unsere Anteilnahme gilt seiner Familie und seinen Angehörigen.

**Das schönste Denkmal, das ein Mensch bekommen kann,  
steht in den Herzen seiner Mitmenschen.**

Albert Schweitzer

INFORMATION +++ INFORMATION +++ INFORMATION +++ INFORMATION +++ INFORMATION

Herzliche Einladung zum Jahrestreffen

## BERUFSKRAFTFAHRERIN<sup>N</sup>

Wann:

**Samstag, den 2. Dezember 2017**

Wo:

**AK Wien-Bildungszentrum  
1040 Wien, Theresianumgasse 16-18**

**Einlass um 14 Uhr, Beginn 16 Uhr**



# DIE PLÄNE DER EU ZUR STEIGERUNG DER SICHERHEIT UND FÖRDERUNG

Verkehrsthemen standen im Mittelpunkt des zweiten Teils des EU-Unterausschusses im Mai dieses Jahres, die die Abgeordneten mit Bundesminister Jörg Leichtfried diskutierten. Ihnen lagen die Deklaration von Valletta zur Steigerung der Verkehrssicherheit und die Mitteilung der Kommission unter dem Titel „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“ vor.

## EU will 2050 keine Verkehrstoten mehr auf Europas Straßen

Die EU setzt sich für die Senkung von Verkehrstoten ambitionierte Ziele: Von 2020 bis 2030 soll die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten halbiert werden, bis 2050 sollte es laut EU-Kommission keine Toten mehr auf den Straßen der Union geben. Grundlegendes Papier dafür ist die sogenannte Valletta-Deklaration, die am 29. März 2017 alle EU-Mitgliedsländer sowie Norwegen, Bosnien-Herzegowina und Albanien unterzeichnet haben. Das Dokument darf als ein politisches Bekenntnis zu noch mehr Anstrengungen im Interesse der Verkehrssicherheit gesehen werden. Es umfasst sowohl politische Maßnahmen als auch Maßnahmen im Bereich der technischen Ausstattung, der Infrastruktur und bei der LenkerInnen-ausbildung. Dass es möglich ist, die Zahl der Verkehrstoten durch geeignete Schritte zu reduzieren, beweisen die Zahlen. Im vergangenen Jahr kamen laut Verkehrsministerium 25.500 Menschen auf den Straßen innerhalb der EU ums Leben, das waren 600 Personen weniger als im Jahr zuvor.

## Ablenkung und Unachtsamkeit Hauptgründe für Unfälle

Auch innerstaatlich beginnen die gesetzlichen Maßnahmen zu wirken, versicherte

Verkehrsminister Jörg Leichtfried. Als Hauptgrund für die meisten Unfälle nannte er die Ablenkung, insbesondere durch das Telefonieren mit dem Handy. Nicht zu unterschätzen sei eine plötzliche kurzfristige Unachtsamkeit, sagte er. Als großes Problem haben sich auch junge männliche Autofahrer erwiesen, weshalb die Ausdehnung des Probeführerscheins der richtige Weg war. Bei der Strategie gegen die nicht angepasste Geschwindigkeit sei man gut weitergekommen, stellte der Minister fest.

Härtere Sanktionen für Handy am Steuer Die Abgeordneten unterstützten den Minister bei seinen Bemühungen weitgehend. Georg Willi (Grüne) sprach sich dafür aus, das Telefonieren oder auch das Spielen mit dem Handy während des Fahrens mit wesentlich härteren Sanktionen zu belegen.

Die FahrerInnen verlassen sich auch zunehmend auf Assistenzsysteme, was nach Ansicht Willis ebenfalls zu mehr Unachtsamkeit verleitet. Demgegenüber meinte Christian Hafenecker (Freiheitliche), Assistenzsysteme würden zur Verkehrssicherheit beitragen und sollten gezielt gefördert werden. Für viele seien derartige Systeme nicht leistbar. Das griff der Minister gerne auf, da derartige Systeme aus seiner Sicht durchaus nützlich sind, Unfälle zu vermeiden. Auch aus industriepolitischer Sicht will er über eine solche Förderung nachdenken.

## Fußgänger im Fokus der Sicherheit

Einig waren sich die Abgeordneten darin, mehr auf die FußgängerInnen zu achten, wobei Willi die Verantwortung für die eigene Sicherheit, etwa durch gut sichtbare Kleidung, nicht allein bei den FußgängerInnen sehen möchte. Abgeordneter Anton Heinzl (SPÖ) forderte, etwas gegen jene zu tun, die bei Verkehrsunfällen langsam fahren, fotografieren und filmen und dabei die Hilfsorganisationen behindern. In diesem Zusammenhang verwies er auf das deutsche Beispiel, wo es eine Straferhöhung gegenüber derartigen Gaffern gibt.

## Mangelnde Rundumsicht bei Lkw

Was die Lkw-Sicherheit betrifft, so entsteht ein großes Problem durch mangelnde Rundumsicht vor allem im städtischen Raum, erläuterte der Minister. Die Lkw-Lobby habe sich bislang erfolgreich gegen eine entsprechende Nachrüstung gewehrt, warf Georg Willi ein. Anton Heinzl warnte im Rahmen dieser Debatte davor, die Durchfahrt durch Gigaliner zu erlauben, und erinnerte an den Beschluss aller sechs Fraktionen gegen derartige Groß-Lkw.

## Abermals scharfe Kritik an deutscher Autobahnmaut

Thema bei diesem Diskussionspunkt war auch die deutsche Autobahnmaut, die Anton Heinzl einmal mehr als diskriminierende Ausländermaut bezeichnete. Die Anregung von Christian Hafenecker, man könnte ja zunächst einmal den kleinen Grenzverkehr bilateral lösen, hielt Hannes Weninger (SPÖ) für den falschen Ansatz. Er warnte davor, in einer Phase,

# ERUNG DER VERKEHRS- EMISSIONSARMER MOBILITÄT

in der Österreich geschlossen vorgeht, mit kleineren Kompromissvarianten vorzupreschen.

Nach Auskunft des Ministers müsste Österreich mit der Klage warten, bis die Unterschrift des deutschen Bundespräsidenten unter dem Gesetz vorliegt und dieses kundgemacht wurde. Abzuwarten sei zudem das dreimonatige Mediationsverfahren bei der Europäischen Kommission. Der Minister übte auch Kritik an seinem deutschen Amtskollegen, mit dem es nicht möglich gewesen sei, direkt über diese Frage zu sprechen. Der Minister rechnet mit einem erfolgreichen Verfahren vor dem EuGH, alles andere hätte weit über die Maut hinausgehende Konsequenzen, merkte er an.

Allgemein stellte Leichtfried fest, die Maut in Österreich funktioniere gut. Im Zuge der neuen Wegekostenrichtlinie führe man Gespräche, um noch mehr Möglichkeiten zu bekommen.

## EU-Vorstoß für emissionsarme Mobilität verbunden mit Innovation und Wirtschaftlichkeit

Mit der im Juli dieses Jahres verabschiedeten europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität will die Kommission Leitprinzipien für die Mitgliedstaaten erstellen, die sowohl der Notwendigkeit der Reduktion von Schadstoffemissionen als auch der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und dem Mobilitätsbedarf von Menschen und Gütern Rechnung tragen. Die Strategie ist als ein Instrument gedacht, um die europäische Wirtschaft zu modernisieren und den Binnenmarkt zu stärken. Die Kommission wendet mit dieser Strategie aber auch den Blick auf die Bürgerinnen und Bürger, die von einer besseren Luftqualität, weniger Lärm, mehr

Verkehrsentlastung und mehr Sicherheit sowie von effizienteren und sparsameren Kraftfahrzeugen profitieren sollen. Die Strategie stützt sich auf bestehende Mechanismen und Fonds, wobei die aktuelle Investitionsoffensive für Europa eine wichtige Rolle spielt.

Bundesminister Jörg Leichtfried begrüßte die Rahmenstrategie als wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis zum Jahr 2050. Die EU-Maßnahmen müssen selbstverständlich durch nationale Schritte ergänzt werden, sagte der Minister, der diesen Schwerpunkt auch als eine große Chance für die österreichische Wirtschaft bezeichnete. Österreich hat als Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimavertrags bereits im Dezember des Vorjahres einen Strategierahmen „Saubere Energie im Verkehr“ erstellt.

## E-Mobilität: EU drängt auf Tempo

Wie das EU-Dokument festhält, sollen digitale Technologien, insbesondere kooperative intelligente Verkehrssysteme, besser genutzt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehr effizienter und attraktiver zu gestalten. Weiters soll die Verkehrsverlagerung auf emissionsärmere Verkehrsträger gefördert und die Effizienz des Verkehrssystems gesteigert werden. Nachdem der Verkehrssektor in der EU noch immer zu etwa 94 Prozent vom Erdöl abhängt, drängt man zudem auf eine raschere Einführung emissionsarmer alternativer Energieträger im Verkehrssektor – u. a. durch fortschrittliche Biokraftstoffe, Strom und synthetische Kraftstoffe aus erneuerbaren Energiequellen – sowie auf den Übergang zu emissionsarmen und

emissionsfreien Fahrzeugen. In diesem Zusammenhang misst die Kommission der Förderung von Forschung und Innovation im Hinblick auf emissionsarme Mobilität besondere Bedeutung bei, starke Innovationsanreize sollen beschleunigend wirken. Außerdem versucht man, mehr Synergien zwischen dem Energie- und dem Verkehrssystem zu erzielen. Die Kommission hat auch bereits einige wichtige Maßnahmen in Bezug auf das Verfahren zur Messung und Kontrolle der Abgasemissionen von Fahrzeugen vorgeschlagen und umgesetzt, um sicherzustellen, dass Normen auch etwas bewirken und man sich darauf verlassen kann.

Da die Verkehrsbranche ein wichtiger Arbeitgeber ist, werden ArbeitnehmerInnen im Rahmen der Europäischen Agenda für neue Kompetenzen dabei unterstützt, die für den technologischen Übergang zu emissionsarmer Mobilität notwendigen Fähigkeiten zu erlangen.

Städte und Gemeinden sind zudem aufgefordert, Anreize zur Nutzung emissionsarmer alternativer Energien und Fahrzeuge zu bieten und die Verlagerung des Verkehrs zu öffentlichen Verkehrsmitteln und/oder gemeinsamen Mobilitätslösungen (z. B. Bike-/Carsharing und Fahrgemeinschaften) zu fördern und die BürgerInnen zu aktiver Fortbewegung (Rad- und Fußverkehr) zu motivieren. Vor allem ist es in den Augen der Kommission erforderlich, die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Lkw, Stadtbussen und Fernbussen zu reduzieren. Auf diese Fahrzeuge entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei steigender Tendenz.



# Gewerkschaft vida fordert Maßnahmen gegen Lkw-Manipulationen

**A**uf die möglichen schweren Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit durch Manipulationen an Lkw machte die Gewerkschaft vida bei ihrer Veranstaltung „Spiel mit dem Tod auf unseren Straßen“ in der ÖAMTC Fahrtechnik in Teesdorf (NÖ) im August aufmerksam. „Ist beispielsweise das digitale Kontrollgerät im Lkw abgeschaltet, um gesetzliche Lenk- und Ruhezeiten zu umgehen, steht die Tachonadel auf null. FahrerInnen sehen dann nicht einmal mehr, wie schnell sie fahren. Schläft jemand am Steuer ein, kann ihn und andere VerkehrsteilnehmerInnen der Notbremsassistent, der Hindernisse erkennt und automatisch abbremst, nicht mehr vor Zusammenstößen retten“, fordert der zuständige Sekretär für den Fachbereich Straße in der Gewerkschaft vida, Karl Delfs, effizientere Kontrollen, die Einrichtung einer spezialisierten Behörde sowie die Anhebung der Strafen für Manipulationen.

## Ein Drittel mehr Lkw-Anmeldungen in der EU

Laut den statistischen Daten der EU-Kommission sind in der gesamten Europäischen Union 35,9 Millionen Lkw angemeldet. Das ist um ein Drittel mehr als noch vor 20 Jahren. Die Fahrleistung, die jene Fahrzeuge allein in Österreich zurücklegen, betrug 2014 38,9 Milliarden Tonnenkilometer. Der Anteil österreichischer Frachter daran lag bei rund einem Drittel (36 Prozent). Die Tendenz steigt, die Branche boomt.

Auf der anderen Seite stehen die Unfallzahlen. 2016 waren laut Statistik Austria an 1.291 Unfällen Lkw über 3,5 Tonnen beteiligt, das sind um 10 Prozent mehr als noch 2015. Die Zahl der Verletzten bei diesen Unfällen betrug 1.668, das sind um 11,5 Prozent mehr als 2015. Die Zahl der Getöteten bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung stieg von 2015 mit 66 auf 74 im Jahr 2016.

Von diesen 74 Opfern waren 13 Insassen von Lkw, 61 waren andere VerkehrsteilnehmerInnen.

Nur 6 Prozent aller Unfälle passieren auf Autobahnen und Schnellstraßen. Hingegen geschehen hier aber 28 Prozent der Unfälle mit Lkw-Beteiligung. Unfälle mit schweren Lkw machen nur 3 Prozent der Gesamtunfälle aus, aber 17 Prozent der dabei getöteten Personen.

## Manipulation in Österreich bis zu 15 %

Schätzungen unterschiedlicher europäischer Behörden zufolge sind EU-weit 30 bis 40 Prozent der Lkw manipuliert. Für Österreich wird dieser Wert auf 10 bis 15 Prozent geschätzt. Diese Annahmen ergeben sich weitestgehend aus Erfahrungsberichten von Schwerpunktkontrollen der Exekutive. Die Zahl der an Unfällen beteiligten Lkw ist aber eine Dunkelziffer. Darüber gibt es keine Aufzeichnungen, da hierfür jeder an einem Unfall beteiligte Lkw beschlagnahmt und technisch genauestens untersucht werden müsste. Das ist jedoch die Ausnahme und erfolgt nur nach besonders schweren Unfällen.

Digitale Kontrollgeräte in den Lkw werden manipuliert, um die Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten zu umgehen. Insbesondere in den südosteuropäischen Ländern steigt der Druck. FahrerInnen werden hier oft kilometerabhängig bezahlt. Manipulation und Übermüdung können bei Unfällen zu schwerwiegenden und auch tödlichen Kettenreaktionen führen. Ist das digitale Kontrollgerät im Lkw ma-



© ÖTS/VIDA/Arbeitsvida

nipuliert, sind auch die Sicherheitssysteme der Lkw, wie z. B. ABS (Antiblockiersystem), ASR (Antriebsschlupfregelung), EBS (elektronische Steuerung der Bremsanlage) sowie AEBS (Notbremsassistent), außer Kraft gesetzt.

## Öffentlichkeit sensibilisieren

„Hier muss endlich gehandelt werden“, fordert vida-Gewerkschafter Karl Delfs mehr und bessere Kontrollen zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. „Schließlich geht es hier nicht nur um Lohn- und Sozialdumping auf dem Rücken der FahrerInnen und um unlauteren Wettbewerb, sondern auch um die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen“, verweist Delfs darauf, dass bei Kontrollen durch die Verkehrspolizei schon oft genug übermüdete Lkw-LenkerInnen aus ihren Fahrzeugen gerettet wurden.

„Es muss bezüglich der ungenauen Datennlage bei den Manipulationen gehandelt werden“, fordert Delfs eine eigene Behörde im Bereich des bmvit mit österreichweit vier Stützpunkten, die rein auf Lkw-Kontrollen spezialisiert sein müsse. Eine solche Behörde müsse auch über die bestmögliche personelle und technische Ausstattung verfügen. „Bei dieser Behörde müssen alle

Daten wie Sozialversicherungsnummern, Führerschein und Meldedaten zusammenlaufen, um auch das Nicht-Einhalten von Ruhezeiten oder Verstöße gegen das Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz besser ahnden zu können“, konkretisiert der vida-Gewerkschafter.

Bei der Hebung der Sicherheit setzt die Gewerkschaft auch auf höhere Strafen für schwarze Schafe in der Branche. „Lkw-Manipulationen dürfen künftig für die Unternehmer nicht mehr einfach aus der Portokasse zu begleichen sein“, kritisiert vida-Vorsitzender Roman Hebenstreit, dass der Strafraum im Arbeitszeit- und Arbeitsruhegesetz (AZG und ARG) bei nur 75 Euro beginne und bei rund 3.600 Euro (im Wiederholungsfall) ende. Die

Vorteile durch den Betrug werfen derzeit in Relation zu den Strafen ein Vielfaches an Gewinnen ab.

„Verbrechen darf sich nicht lohnen“, so der vida-Gewerkschafter. Mit der Anwendung des Strafrechts würden Manipulierern zumindest deutlich höhere Geldstrafen bis hin zum Freiheitsentzug drohen.

**Härtere Gesetze bereits in den Niederlanden**

In den Niederlanden und in einzelnen deutschen Bundesländern wie etwa Nordrhein-Westfalen hat man bereits eine härtere Gangart eingeschlagen, ergänzt Delfs. Hier würden Strafen auch die Abschöpfung der durch Gesetzesbruch erworbenen wirtschaftlichen Vorteile beinhalten. Das bedeute, der Wettbewerbsbetrug mit ei-

nem Lkw kann auch auf die gesamte Lkw-Flotte eines straffällig gewordenen Unternehmens und auf längere Zeiträume von den Behörden hochgerechnet werden. „Ist der Betrug nachweisbar, könnten Strafen auch bis in die Hunderttausenden oder Millionen Euro reichen“, erachtet Delfs diese Form der Bestrafung als abschreckende Maßnahme auch für Österreich überlegenswert: „So kann die Sicherheit auf den Straßen für alle erhöht werden.“

„Die FahrerInnen zu bestrafen wäre jedenfalls der falsche Weg, da kaum einer freiwillig manipuliert, um seine Ruhezeiten zu umgehen. In fast allen Fällen geht der Druck zur Manipulation von den Arbeitgebern aus, da es hier um Aufträge, Zeit und viel Geld geht“, schließt Delfs.

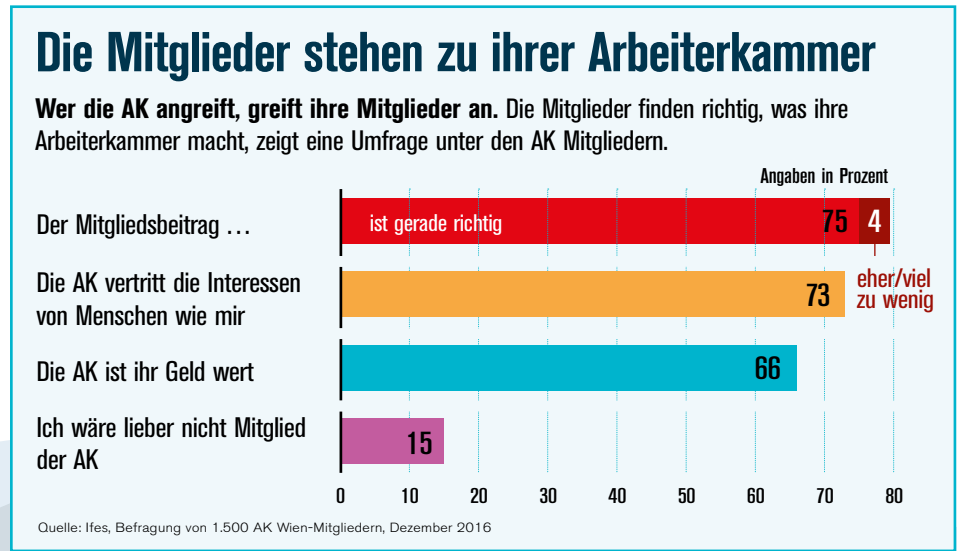
# 3 Millionen Verlierer ohne AK

**Wahlkampf: Plötzlich wird die AK infrage gestellt. Worum es geht, was es bedeutet.**

**R**echtsberatung, Einsatz für die Senkung, für den Aufstieg von Frauen im Beruf – oder gegen Pensionskürzungen. Für die mehr als drei Millionen AK-Mitglieder ist klar, was sie an ihrer Arbeiterkammer haben. Deshalb findet eine überwältigende Mehrheit, dass die AK ihre Interessen vertritt und der Mitgliedsbeitrag gerade richtig ist (Grafik rechts). Zwei Parteien passt nicht, was die Arbeiterkammer macht. Sie treten damit im Wahlkampf auf. Die FPÖ und die Neos wollen die gesetzliche Mitgliedschaft in der Arbeiterkammer abschaffen und die Finanzierung ihrer Leistungen für die Mitglieder und der Interessendurchsetzung gegenüber Wirtschaft und Regierung auf die Hälfte kürzen. Die Folgen wären: keine starke Interessenvertretung mehr für die ArbeitnehmerInnen, die Leistungen für die Mitglieder könnten nicht aufrechterhalten werden. Die Arbeiterkammer ist eine gut organisierte, mit hohem Fachwissen auf vielen

für die ArbeitnehmerInnen wichtigen Gebieten ausgestattete Interessenvertretung an der Seite der Gewerkschaften und garantiert damit, dass die ArbeitnehmerInnen in Österreich mehr an Unterstützung erhalten und von der Politik stärker wahrgenommen werden, als das in den meisten Ländern der Fall ist. Wären die ArbeitnehmerInnen ohne AK, wäre das Übergewicht der mit viel Geld

ausgestatteten Wirtschaftslobbys noch viel stärker. Den sozialen Frieden und den sicheren Sozialstaat aufs Spiel zu setzen ist ein fragwürdiges Programm. Das Zusammenstutzen der Kammern würde ein Ende der Sozialpartnerschaft bedeuten. Wer das will, muss offen sagen, was er stattdessen will. Die ArbeitnehmerInnen haben etwas Besseres verdient als jeder gegen jeden.



# Partnerschaft mit CNL: MAN fährt eTruck vor



Foto: © MAN

Im Zuge der Partnerschaft mit CNL, einem Zusammenschluss aus fünfzehn der größten österreichischen Unternehmen aus den Bereichen Handel, Logistikdienstleister und Produktion, wird MAN ab Ende 2017 neun CNL-Mitgliedern Erprobungsfahrzeuge für Tests im Praxiseinsatz zur Verfügung stellen.

**M**AN Truck & Bus arbeitet bereits seit 2009 an neuen Konzepten zur Belieferung und zur Entsorgung im urbanen Umfeld. Städte stehen zunehmend in der Herausforderung, ein gesundes Klima für ihre BewohnerInnen und deren Anforderungen an Lebensqualität mit dem innerstädtischen Waren- und Lieferverkehr in Einklang zu bringen. Die Entwicklung von Konzepten zur sowohl räumlichen als auch zeitlichen Verkehrsvermeidung und -verlagerung gehört dazu ebenso wie neue Ansätze zur Flächennutzung und neue Mobilitätskonzepte.

## Erfahrungen bei der Praxis-Erprobung elektrisch angetriebener Lkw

Vor diesem Hintergrund hat MAN Truck & Bus 2012 das Konzeptfahrzeug MAN Metropolis vorgestellt. Das vollelektrische 26-Tonnen-Abfallsammelfahrzeug arbeitet lokal CO<sub>2</sub>-frei und ermöglicht durch sein sehr niedriges Geräuschniveau auch innerstädtische Einsätze in der Nacht. Ein integrierter Range Extender vergrößert seinen Einsatzradius auf bis zu 150 km/Tag. In zahlreichen Praxiseinsätzen konnten seitdem wertvolle Erfahrungen für zukünftige Projekte gesammelt werden. Be-

sonders hervorzuheben sind die signifikanten Verbrauchsvorteile des Fahrzeugkonzepts, bestehend aus Batteriespeicher und Range Extender, im Vergleich zu konventionellen dieselbetriebenen Abfallsammelfahrzeugen. Ebenso positiv wurden von den Testnutzern die Flexibilität sowie die einfache Bedienung und Fahrbarkeit des Metropolis hervorgehoben. Die Verbrauchseinsparung gegenüber einem herkömmlichen dieselbetriebenen Fahrzeug liegt mit der Range-Extender-Technologie bei bis zu 80 Prozent.

## Weiterentwicklung des bewährten eTruck-Konzeptes

Zur IAA 2016 stellte MAN Truck & Bus eine Weiterentwicklung des Metropolis-Konzeptes vor. Diesmal als rein batterieelektrisch angetriebene Sattelzugmaschine für Einsätze in der innerstädtischen



Nachtbelieferung, wie sie heute z. B. bei Lebensmittelmärkten die Regel sind. Die technische Basis bildet eine MAN TGS 4X2 BLS-Sattelzugmaschine mit 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Erstmals in einer Fahrvorführung präsentierte MAN die auf der IAA gezeigte und zwischenzeitlich weiterentwickelte Konzeptstudie im Rahmen der Vorstellung der Entwicklungspartnerschaft mit CNL in Steyr. Optimiert für den Einsatz mit ein- oder zweiachsigem City-Sattelaufleger erfüllt das Konzeptfahrzeug die wesentlichen Forderungen an Fahrzeuge für den innerstädtischen Lieferverkehr der Zukunft: Sie müssen viel Ladevolumen bei geringem Eigengewicht bieten, frei von Emissionen (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>) sowie sehr leise unterwegs sein und zugleich eine gute Wendigkeit gewährleisten.

Den Antrieb des MAN City-Truck Konzeptfahrzeugs übernimmt ein 250-kW-Elektromotor, der seine 2.700 Nm Drehmoment ohne Schaltgetriebe über eine Kardanwelle an die Hinterachse leitet. Nebenaggregate wie Servolenkung, Luftkompressor sowie die Klimaanlage werden elektrisch betrieben und über das Energiemanagement bedarfsabhängig und damit energiesparend gesteuert.

Über Bremsenergie-Rückgewinnung (sogenannte Rekuperation) wird die Bewegungsenergie des Fahrzeugs in den Schubphasen in elektrische Energie umgewandelt und in die Batteriespeicher zurückgeführt. Eine Anzeige im Cockpit informiert den Fahrer über den aktuellen Energieinhalt der Batterien. Die Energie für den Lkw liefern leistungsfähige Lithium-Ionen-Batterien aus dem Volkswagen-Konzern, die unter dem Fahrerhaus über der Vorderachse angeordnet sind, wo bei herkömmlichen Fahrzeugen der Diesel-Antriebsstrang platziert ist.

#### Aufladen der Batterie über Nacht

Die Gewichtseinsparung durch den Wegfall des konventionellen Dieselmotors kompensiert das Mehrgewicht der Elekt-

roantriebskomponenten, sodass das Fahrzeug die gleiche Nutzlast aufweist wie eine vergleichbare konventionelle Sattelzugmaschine der MAN-TGS-Baureihe.

Das Wiederaufladen der Batterien erfolgt im Regelfall über Nacht. Gleichzeitig ist das System aber auch für das sogenannte „Opportunity-Charging“, d. h. Zwischenladen während des Fahrzeugeinsatzes, ausgelegt. Dieses Schnellladen während Zwischenstopps, z. B. in den Ruhepausen des Fahrers oder während der Be- und Entladung des Fahrzeugs, erhöht die Flexibilität bei der Einsatz- und Tourenplanung. Außerdem bietet das Konzeptfahrzeug die technischen Voraussetzungen, um seitlich am Rahmen mit zusätzlichen Batterien ausgestattet zu werden. Das Sattelzug-Konzeptfahrzeug lässt bei maximaler Batteriekapazität und je nach Einsatz Tagesfahrleistungen bis 200 Kilometer zu.

#### CNL-Praxiserprobung als Entwicklungsschritt zur Serie

Die im Rahmen der Vereinbarung mit dem Council für Nachhaltige Logistik am 20. Februar 2017 präsentierte eTruck-Studie bildet den technischen Grundentwurf für die Entwicklung der Fahrzeuge, die ab Ende 2017 in die Praxiserprobung bei neun CNL-Partnerunternehmen gehen. Dabei wird es sich um Fahrzeuge auf Basis der MAN-TGM-Baureihe handeln, vorwiegend 6x2-Fahrgestelle mit Kühlkoffern, Wechselbehältern und Getränkeaufbauten. Zum Erprobungsumfang gehört aber auch eine Sattelzugkombination. Die Erkenntnisse aus den Praxiserprobungen mit den Versuchsfahrzeugen wird MAN in die Entwicklung eines künftigen Serienproduktportfolios von elektrisch angetriebenen Lkw einfließen lassen.

Dies ist Teil der eMobility-Roadmap von MAN Truck & Bus für innerstädtische Transportlösungen, die ab 2021 Teil des Produktangebotes werden sollen. In diesem Zusammenhang wird MAN bis 2018 zunächst eine Vorserienversion eines Bat-

teriebusses (BEV) der Öffentlichkeit präsentieren. Die Serienproduktion eines zu 100 Prozent elektrisch angetriebenen Stadtbusses wird Ende 2019 starten. Das technologische Know-how des eMobility-Baukastens aus dem Busbereich wird auch für Anwendungen im Elektro-Lkw zur Verfügung stehen. Für den eTruck-Bereich ist im Anschluss an die Ende 2017 beginnenden Praxistests durch die CNL-Unternehmen ab Ende 2018 die Fertigung einer ersten Kleinserie am Standort Steyr geplant. Anfang 2021 folgt die Serienfertigung von Elektro-Lkw.

Bei seiner eMobility-Roadmap profitiert MAN durch die Zugehörigkeit zur Volkswagen-Gruppe von den Synergien innerhalb des Konzerns und von der Dynamik im Pkw-Bereich.

(Quelle: MAN)



# Fahrzeuge zur Begleitung von Sondertransporten bei zugelassenen Kraftfahrzeugen, Linien



Dr. Herbert Grundtner mit den rechtlichen Änderungen, Neuerungen und worauf Sie achten sollten.

## 1. Kraftfahrzeuge zur Begleitung von Sondertransporten:

Änderung der Zulassungsstellenverordnung (8. Novelle) mit 17.3.2017:

Für Fahrzeuge zur Begleitung von Sondertransporten wird eine eigene Kennziffer als Verwendungsbestimmung eingeführt: 44. Änderung der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (63. Novelle) mit 22.8.2017:

Für Kraftfahrzeuge zur Begleitung von Sondertransporten treten spezielle Vorschriften in Kraft (§ 50 KDV).

Fahrzeuge, die von gemäß § 97 Abs. 2 StVO beeedeten Straßenaufsichtsorganen zur Begleitung von Sondertransporten verwendet werden, müssen hinsichtlich ihrer Bauart, Ausrüstung und Ausstattung folgenden Anforderungen entsprechen:

1. weißer Personenkraftwagen (Klasse M1),
2. durchgehender, rückstrahlender roter Streifen mit einer Breite von mindestens 6 cm und maximal 10 cm an den Seitenwänden des Fahrzeuges, etwa auf der Höhe der Scheinwerfer bzw. Rückleuchten, Mindestrückstrahlwert wie für Reflexstoffe Typ 1 gemäß § 4 der Straßenverkehrszeichenverordnung 1998,
3. die freie Sicht in alle Richtungen muss möglich sein (Rundumsicht mit Ausnahme der unvermeidbaren Säulen), die Sicht darf nicht durch an den Fensteröffnungen des Fahrzeugs angebrachte undurchsichtige Materialien eingeschränkt werden,

4. Firmenaufschriften sind ausschließlich an den Seitenwänden in den unteren Türbereichen mit einer Höhe von maximal 20 cm zulässig,
  5. Aufschrift „SONDERTRANSPORT“ in Blockbuchstaben, Mindesthöhe von 10 cm in schwarzer Schrift auf gelbem Hintergrund; die Aufschrift muss von vorne und hinten ersichtlich sein und ist zu entfernen, wenn keine Begleitung von Sondertransporten durchgeführt wird,
  6. elektrische Warnleiteinrichtungen am Fahrzeugdach,
    - a) Abmessungen: mindestens 100 cm x 70 cm,
    - b) Ausführung: Glasfaseroptik oder LED-Technik,
  7. die elektrische Warnleiteinrichtung muss über folgende Leuchtsymbole verfügen:
    - a) nach vorne:
      - aa) mindestens drei Pfeile in die Vorbeifahrtrichtung (Darstellung eines Pfeilsymbols) aufbauend oder blinkend,
      - ab) Darstellung des Verkehrszeichens gemäß § 50 Z 16 StVO 1960 („Andere Gefahren“), Seitenlänge mindestens 60 cm, blinkend,
    - b) nach hinten:
      - ba) mindestens drei Pfeile nach links weisend (Darstellung eines Pfeilsymbols, Seitenlänge mindestens 29 cm), aufbauend oder blinkend,
      - bb) mindestens drei Pfeile nach rechts weisend (Darstellung eines Pfeilsymbols, Seitenlänge mindestens 29 cm), aufbauend oder blinkend,
      - bc) Darstellung des Verkehrszeichens gemäß § 50 Z 16 StVO 1960 („Andere Gefahren“), Seitenlänge mindestens 60 cm, blinkend,
      - bd) Darstellung des Verkehrszeichens gemäß § 52 Z 4a StVO 1960 („Überholen verboten“) und des Verkehrszeichens gemäß § 52 Z 4c StVO 1960 („Überholen für Lastkraftfahrzeuge verboten“), Außendurchmesser mindestens 53 cm, blinkend oder konstant,
  8. die Kontrollanzeige (Display) ist im Fahrzeug so anzubringen, dass der Lenker die tatsächlich geschalteten Signale der elektrischen Warnleiteinrichtung überwachen kann,
  9. die elektrische Warnleiteinrichtung ist mit einem Dimmer (Nachtabsenkung) auszustatten, damit andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit nicht geblendet werden,
  10. zwei Warnleuchten mit gelbrotem Licht (§ 20 Abs. 1 Z 6 KFG 1967),
  11. zweiter Stromkreis für zwei weitere Dreh- oder Blitzleuchten,
    - a) auf die bei einem Defekt umgeschaltet werden kann oder
    - b) die, falls gemäß Sondertransportbewilligung Blaulicht vorgeschrieben ist, in Verwendung kommen,
  12. Mobiltelefon mit Freisprecheinrichtung oder Freisprechfunktion,
  13. fest eingebautes Funkgerät,
  14. mobiles Funkgerät (Handfunkgerät),
  15. Maßband mit einer Länge von mindestens 35 m,
  16. Messlatte mit einer Länge von mindestens 5 m (Teleskopmeter),
  17. Absicherungsmaterial
    - a) zwei Verkehrszeichen gemäß § 50 Z 16 StVO 1960 („Andere Gefahren“) als Dreifuß ausgebildet, Seitenlänge des Gefahrenzeichens mindestens 70 cm,
    - b) mindestens vier Leitkegel, Höhe mindestens 50 cm,
    - c) vier weiß/rot-schraffierte rückstrahlende Tafeln, Abmessungen ca. 30 x 50 cm oder 40 x 40 cm.
- Alle Kfz zur Begleitung von Sondertransporten müssen seit 22.8.2017 wie im § 50 KDV beschrieben ausgerüstet sein.

# Transporten, Wohnsitzwechsel Linienomnibusse bis 20 m Länge



## 2. Wohnsitzwechsel bei zugelassenem Kfz

Eine sehr bürgernahe Lösung bringt das Deregulierungsgesetz für Zulassungsbesitzer von Kraftfahrzeugen.

### Bisherige Regelung:

#### a) Änderung des Wohnsitzes in den Wirkungsbereich einer anderen Behörde:

Beispiel: Übersiedlung von Wien nach Baden.

Der Zulassungsbesitzer ist bei sonstiger Strafbarkeit verpflichtet, das Kfz am selben Tag, an dem er sich im Wirkungsbereich der neuen Wohnsitzbehörde polizeilich anmeldet, das Kraftfahrzeug auf das neue Kennzeichen umzumelden, also in unserem Beispiel vom W-Kennzeichen auf ein BN-Kennzeichen.

Diese Rechtslage bleibt gleich.

#### b) Änderung des Wohnsitzes innerhalb des Wirkungsbereiches einer Behörde

Beispiel: Übersiedlung innerhalb von Wien. Der Zulassungsbesitzer muss die Änderung des Wohnsitzes binnen einer Woche der Zulassungsbehörde bei sonstiger Strafbarkeit melden.

Diese Rechtslage wird geändert.

### Neue Regelung:

Die unter b) besprochene Verpflichtung hinsichtlich der Anzeige einer Änderung des Namens oder des Hauptwohnsitzes besteht nicht, sofern die Änderung innerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches derselben Behörde und im Gebiet einer Gemeinde mit derselben Behördenbezeichnung im Kennzeichen erfolgt; die Zulassungsbescheinigung behält in diesen Fällen ihre Gültigkeit. Die in der zentralen Zulassungsevidenz der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (§ 47 Abs. 4a) enthaltenen Namens- und Wohnsitzdaten sind durch die Nutzung des Änderungsdienstes gemäß § 16c Meldegesetz, BGBl. Nr. 9/1992, zu aktualisieren. Bei der Abfrage der geänderten Datensätze gemäß § 17 Abs. 4 Melde-

gesetz-Durchführungsverordnung, BGBl. II Nr. 66/2002, durch die Gemeinschaftseinrichtung sind dieser die aktuellen Namens- und Wohnsitzdaten zu übermitteln.

Da das Kennzeichen gleich bleibt, wird also die neue Adresse von Amts wegen in der Zulassungsdatei berichtigt. In der Zulassungsbescheinigung scheint die alte Adresse auf. Man muss diese nicht berichtigen bzw. neu ausstellen lassen. Man ist auch deshalb nicht strafbar!

Damit fällt ein sehr häufiger Straftatbestand mit dem Deregulierungsgesetz weg.

Eine Person ist übersiedelt und hat diese Anzeige an die Zulassungsbehörde nicht gemacht. Monate später gibt es eine Anzeige z. B. wegen eines Haltedelikttes. Der Beschuldigte erhebt Einspruch. Im Zuge des Verfahrens wegen des Halteverbotes stellt die Behörde fest, dass die Wohnsitzänderung nicht angezeigt wurde. Es gab dann eine 2. Strafe.

## 3. Linienomnibus bis 20 m Länge

Für Omnibusse gelten folgende Längenvorschriften im KFG:

Zweiachsige Omnibusse höchstens 13,50 m  
Omnibusse mit mehr als 2 Achsen 15,00 m  
**Ausnahme für Linienomnibusse (§ 22c Abs 1 KDV):**

Im Sinne des § 34 Abs. 6 KFG 1967 wird abweichend von § 4 Abs. 7a KFG 1967 für **Omnibusse mit Omnibusanhängern**, die im **Linienverkehr** eingesetzt werden, auf bestimmten Strecken als größte Länge 24 m festgelegt, sofern sich die dafür geeignete Strecke (Straßeneignung im Sinne des § 13 Kraftfahrliniengesetzes) aus der Kraftfahrlinien-Konzession ergibt oder vom Landeshauptmann unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 104 Abs. 9 KFG 1967 festgelegt worden ist. Beim Betrieb eines solchen Kraftwagenzuges sind folgende Auflagen zu beachten:

1. Der Fahrgastraum des Omnibusanhängers muss mittels Kamera vollständig

überblickt werden können. Die Übertragung muss auf einem Monitor am Armaturenbrett im Bus dauernd überwacht werden können;

2. die rechte Seite und die rechte hintere Ecke des Anhängers müssen mit Kameras dauernd überblickt werden können und bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet sein;
3. am Heck des Anhängers muss die Gesamtlänge des Kraftwagenzuges mit einer Schriftgröße von mindestens 12 cm angegeben sein.

Unternehmen, die derartige Fahrzeugkombinationen einsetzen, haben ein begleitendes Monitoring hinsichtlich der Verkehrssicherheitsaspekte und des tatsächlichen Bedarfs (Personenfrequenz) des Einsatzes derartiger Fahrzeugkombinationen durch eine unabhängige Stelle durchzuführen.

Mit 22.8.2017 ist nun eine weitere Ausnahme von den Längenvorschriften für Omnibusse vorgesehen.

Diese Ausnahme betrifft nur **Gelenkbusse im städtischen Linienverkehr** (§ 22c Abs. 2 KDV).

Im Sinne des § 34 Abs. 6 KFG 1967 wird abweichend von § 4 Abs. 6 Z 3 lit. c KFG 1967 für **Gelenkbusse** der Klasse M3, die ausschließlich im städtischen Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden, auf bestimmten Strecken als größte Länge 20 m festgelegt, sofern sich die dafür geeignete Strecke (Straßeneignung im Sinne des § 13 KfzG) aus der Kraftfahrlinien-Konzession ergibt oder vom Landeshauptmann vorweg geprüft worden ist. Zum städtischen Kraftfahrlinienverkehr im Sinne dieser Regelung gehören auch betriebsnotwendige Fahrten außerhalb des betreffenden Stadtgebietes, wie Einschub- und Schlussfahrten, Fahrten von und zu Werkstätten oder in das benachbarte Umland abgehende Kraftfahrlinien (Stichlinien). Auch für diese Strecken ist die Eignung vorweg vom Landeshauptmann zu überprüfen.

# Ein angedachtes Ende der Direktvergabe von Verkehrsleistungen

## ENDE DER DIREKTVERGABE GEFÄHRDET ARBEITSPLÄTZE.

**A**ktuell wird diskutiert, ob alle vom Bund und von den Ländern bestellten Schienenverkehrsleistungen künftig europaweit ausgeschrieben werden müssen. Das würde bedeuten, dass diese Leistungen künftig nicht mehr direkt an ein österreichisches Unternehmen vergeben werden dürfen. Neben der ÖBB-Personenverkehr AG erhalten 11 weitere österreichische Bahnunternehmen derzeit solche Direktbestellungen. Mit der Initiative „Sag JA zur Bahn in Rot Weiß Rot!“ soll sichergestellt werden, dass auch in Zukunft heimische Bahnunternehmen direkt mit Verkehrsleistungen in Österreich beauftragt werden können.

Österreichs Bahnen haben sich einen Spitzenplatz in Europa erarbeitet. In keinem anderen Land der EU werden mehr Kilometer mit der Bahn zurückgelegt als in Österreich. Rund drei Millionen Fahrgäste nutzen täg-

lich das österreichische Bahnangebot – mehr als ein Drittel davon in unseren ÖBB-Zügen und -Bussen. Durch die starken österreichischen Bahnen und ihre Investitionen hat sich in Österreich auch eine international erfolgreiche Bahnindustrie mit viel Innovationskraft etabliert. Damit sichern die Bahnunternehmen weit über 100.000 Arbeitsplätze im Land und leisten einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

### Österreichische Qualität und Wertschöpfung

Wir möchten die Qualität, das Service und die Wertschöpfung in Rot-Weiß-Rot auch für die Zukunft sichern. Ich freue mich daher über die Kampagne der Sozialpartner „Sag JA zur Bahn in Rot Weiß Rot!“. Die Wirtschaftskammer Österreich und die Gewerkschaft vda setzen damit ein klares Zeichen für unsere Bahnen. Die ÖBB unterstützen diese Initiative!

### Unterstützen Sie

#### „Sag JA zur Bahn in Rot Weiß Rot!“

Sozialpartner und Bahnunternehmen setzen sich dafür ein, dass mit österreichischem Steuergeld auch in Zukunft ein optimales Verkehrsangebot und Arbeitsplätze in Österreich gesichert werden. Wenn auch Sie möchten, dass unsere Bahnen in rot-weiß-roter Hand bleiben, dann unterstützen Sie bitte diese Initiative auf [www.bahninrotweissrot.at](http://www.bahninrotweissrot.at).

Sichern wir gemeinsam unsere heimischen Bahnen, österreichische Arbeitsplätze und rot-weiß-rote Wertschöpfung! Sichern wir unsere ÖBB und alle Dienstleistungen, die ohne Direktvergabe gefährdet sind!

Euer Robert Wurm  
Vorsitzender des

Fachausschusses BerufskraftfahrerInnen

## Sag JA zur Bahn in Rot Weiß Rot!

**B**ereits im Jänner 2016 haben wir eine Verschärfung der Strafen bei Gewaltanwendungen gegen Lenk Österreich ist ein starkes Bahnland. Die rot-weiß-roten Bahnen bringen täglich rund drei Million Menschen an ihr Ziel. Sicher, pünktlich und bequem. Neben der umweltfreundlichen Mobilität in ganz Österreich sichern die rot-weiß-roten Bahnen weit über 100.000 Arbeitsplätze.

Mit der Initiative „Sag JA zur Bahn in Rot Weiß Rot!“ soll der Verbleib der österreichischen Bahnen in rot-weiß-roter Hand und Qualität sichergestellt werden. Ein wichtiges Thema ist dabei auch die Beibehaltung der Wahlfreiheit, um Verkehrsdienstleistungen auch weiterhin an heimische Bahnunternehmen vergeben zu können. Denn unsere Bahnen leisten vieles, damit Österreich das

Bahnland Nummer 1 in Europa ist und auch in Zukunft bleibt.

Die gemeinsame Plattform der Gewerkschaft vda und des WKO Fachverbandes der Schienenbahnen macht diese Leistungen der österreichischen Bahnen bewusst und gibt den ÖsterreicherInnen die Möglichkeit, selbst als Botschafter ihrer rot-weiß-roten Bahnen aufzutreten, damit für unsere rot-weiß-roten Bahnen eine gute Zukunft gesichert ist.

### Mitmachen und unterstützen

Ein Ende der Direktvergabe von Verkehrsleistungen wäre nicht nur zum Nachteil der ÖBB und der ÖBB-MitarbeiterInnen, sondern aller ÖsterreicherInnen. Wir fordern daher alle politischen Leistungsträger auf, dass auch in Zukunft österreichische Bahn-

unternehmen direkt mit Verkehrsleistungen (Direktvergabe) beauftragt werden.

**SAG JA ZUR BAHN  
IN ROT WEISS ROT.**

Die derzeitige Regierung unter dem Bundeskanzler Christian Kern hat immer darauf geachtet, dass die Direktvergabe ein Bestandteil der österreichischen Geschichte ist. Daher ist es wichtig, diese Aktion zu unterstützen! Nur so ist es möglich, die Erfolgsgeschichte Österreichs in eine positive, schöne Zukunft zu führen. Bitte die Unterschriftenliste „Sag JA zur Bahn/Bus in Rot Weiß Rot!“ unter [www.bahninrotweissrot.at](http://www.bahninrotweissrot.at) abrufen, ausfüllen und abschicken.



# ANMELDUNG ZUM BERUFSKRAFTFAHRER-AUSBILDUNGSKURS

Zur Anmeldung heraustrennen und an 01/501 65-42248 faxen oder per Post an den Fachausschuss Berufskraftfahrer, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 schicken.

Familienname:	Sozialversicherungsnummer:
Vorname:	Nationalität:
PLZ:	Geb.-Datum:
Ort/Straße:	Telefon:

**JA**, ich melde mich hiermit verbindlich für folgenden Kurs an:

## BERUFSKRAFTFAHRERINNENAUSBILDUNG – GÜTERBEFÖRDERUNG

DIREKTUNTERRICHT	PRÜFUNGSVORBEREITUNG	PRÜFUNG	ANMELDUNG
<b>15.01.–26.01.2018</b>	<b>26.02.–28.02.2018</b>	<b>01.03.–02.03.2018</b>	<input type="checkbox"/>

## BERUFSKRAFTFAHRERINNENAUSBILDUNG – PERSONENBEFÖRDERUNG

DIREKTUNTERRICHT	PRÜFUNGSVORBEREITUNG	PRÜFUNG	ANMELDUNG
<b>19.02.–02.03.2018</b>	<b>09.04.–11.04.2018</b>	<b>12.04.–13.04.2018</b>	<input type="checkbox"/>

**KURSKOSTEN € 550,-**

Voraussetzung für den Besuch dieses Kurses ist der Besitz des Führerscheines (mindestens Klasse B).  
In der Kursgebühr sind inkludiert: Skriptum, Prüfungsgebühr und Weiterbildungsbestätigung (C95).

**Kursort:** Bildungsstätte Fachausschuss Berufskraftfahrer, Ödenburger Straße 14, 1210 Wien

**Kurszeit:** Montag bis Freitag 8.00–17.00 Uhr

## BERUFSKRAFTFAHRERINNENAUSBILDUNG – GÜTERBEFÖRDERUNG – Zusatzkurs

DIREKTUNTERRICHT	PRÜFUNGSVORBEREITUNG	PRÜFUNG	ANMELDUNG
<b>15.01.–26.01.2018</b>	<b>26.02.–28.02.2018</b>	<b>01.03.–02.03.2018</b>	<input type="checkbox"/>

## BERUFSKRAFTFAHRERINNENAUSBILDUNG – PERSONENBEFÖRDERUNG – Zusatzkurs

DIREKTUNTERRICHT	PRÜFUNGSVORBEREITUNG	PRÜFUNG	ANMELDUNG
<b>19.02.–02.03.2018</b>	<b>09.04.–11.04.2018</b>	<b>12.04.–13.04.2018</b>	<input type="checkbox"/>

**KURSKOSTEN € 450,-**

Voraussetzungen für den Besuch dieses Kurses sind der Besitz des Führerscheines (mindestens Klasse B) und **zwingend eine abgelegte Lehrabschlussprüfung in den Berufen: Baumaschinentechniker, Kraftfahrzeugtechniker/-elektriker, Landmaschinentechniker, Speditionskaufmann oder Berufskraftfahrer Personenbeförderung**. In der Kursgebühr sind inkludiert: Skriptum, Prüfungsgebühr und Weiterbildungsbestätigung (C95).

**Kursort:** Bildungsstätte Fachausschuss Berufskraftfahrer, Ödenburger Straße 14, 1210 Wien

**Kurszeit:** Montag bis Freitag 8.00–17.00 Uhr

### Stornobedingungen

Der Fachausschuss Berufskraftfahrer behält sich vor, bei zu geringer TeilnehmerInnenanzahl oder aus anderen zwingenden Gründen den angekündigten Kurs abzusagen. Der Fachausschuss Berufskraftfahrer refundiert in diesem Fall ggf. geleistete Zahlungen. Ein weiterführender Schadenersatzanspruch ist damit ausgeschlossen.

**Der Kurs findet nach Zahlungseingang von mindestens zehn TeilnehmerInnen statt!**

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_



# KURSANMELDUNG

Zur Anmeldung heraustrennen und an 01/501 65-42248 faxen oder per Post an den Fachausschuss Berufskraftfahrer, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 schicken.

Familienname:	Geburtsort*:
Vorname:	Geburtsland*:
PLZ/Ort:	Geb.-Datum:
Straße:	Telefon:

\* Angaben laut Führerschein

**JA**, ich interessiere mich für folgende Kurse:

EU-WEITERBILDUNG GÜTERBEFÖRDERUNG (Besuch einzelner Module möglich – bitte ankreuzen)				C/D 95 11.12.2017–24.02.2018	
MODUL	TERMINE			KURSKOSTEN**	ANMELDUNG
Modul 1: Sozialvorschriften	11.12.2017	22.01.2018	19.02.2018	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 2: Recht 1 (C)	12.12.2017	23.01.2018	20.02.2018	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 3: Recht 2 (C)	13.12.2017	24.01.2018	21.02.2018	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 4: Gesundheit/Technik	14.12.2017	25.01.2018	22.02.2018	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 5: Ladungssicherung	15.12.2017	26.01.2018	23.02.2018	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 2: Recht 2 (D)	16.12.2017	27.01.2018	24.02.2018	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Komplett-Modul 1–5				€ 260,-	<input type="checkbox"/>

**Kursort:** Bildungsstätte Fachausschuss Berufskraftfahrer, Ödenburger Straße 14, 1210 Wien

\*\* In der Kursgebühr sind die Kosten für das Skriptum enthalten.

**Der Kurs findet nach Zahlungseingang von mindestens zehn TeilnehmerInnen statt!**

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_



## BKF-Weiterbildung – Kontakte

**bfi Niederösterreich**

2700 Wr. Neustadt, Lise-Meitner-Straße 1  
 Kontakt: Kathrin Kammerer  
 Tel.: 02622/835 00-340  
 E-Mail: k.kammerer@bfinoe.at  
 Homepage: www.bfinoe.at

**bfi Steiermark**

8020 Graz, Mariengasse 24  
 Kontakt: Mag. Carina Bachner  
 Tel.: 05/72 70-1024  
 E-Mail: carina.bachner@bfi-stmk.at  
 Homepage: www.bfi-stmk.at

**bfi Burgenland**

7400 Oberwart, Grazer Straße 86  
 Kontakt: Ingrid Stützner  
 Tel.: 02682/757 54-3112  
 E-Mail: i.stuetzner@bfi-burgenland.at  
 Homepage: www.bfi-burgenland.at

**bfi OÖ**

4020 Linz, Grillparzerstraße 50  
 Kontakt: Gerhard Zahrer  
 Tel.: 0732/69 22-5090  
 E-Mail: gerhard.zahrer@bfi-ooe.at  
 Homepage: www.bfi-ooe.at

**bfi Tirol**

6010 Innsbruck, Ing.-Etzel-Straße 7  
 Kontakt: Mag. Katja Schartner  
 Tel.: 0512/596 60-215  
 E-Mail: katja.schartner@bfi-tirol.at  
 Homepage: www.bfi-tirol.at

**bfi Kärnten**

9020 Klagenfurt am Wörthersee,  
 Bahnhofstraße 44  
 Kontakt: Dr. Erika Karla Schneider  
 Tel.: 05/78 78-2062  
 E-Mail: erika.schneider@bfi-kaernten.at  
 Homepage: www.bfi-kaernten.at

**bfi Salzburg**

5020 Salzburg, Schillerstraße 30  
 Kontakt: Dragana Kitic, Franz Fuchs-Weigl  
 Tel.: 0662/88 30 81  
 E-Mail: anmeldung@bfi-sbg.at  
 Homepage: www.bfi-sbg.at

**bfi Wien**

1034 Wien, Alfred-Dallinger-Platz 1  
 Kontakt: Mag. (FH) Bernd Wolfsberger  
 Tel.: 01/811 78-10172  
 E-Mail: b.wolfsberger@bfi-wien.or.at  
 Homepage: www.bfi-wien.at

## RATGEBER

# Die kleinen Tipps für den Beruf



Dr. Herbert Grundner, der Gefahrgut-experte, hat Antworten auf die wichtigsten Fragen erstellt. Bestellungen: 01/501 65-3161



Die erfolgreiche Broschüre zu allen Fragen des täglichen Bedarfs wurde überarbeitet und neu aufgelegt. Bestellungen: 01/501 65-3161



Die Broschüre zu Fragen, die die EU-weite Aus- und Weiterbildung betreffen. Ebenfalls überarbeitet. Bestellungen: 01/501 65-3161

**Ein Ersuchen des Verlages an den/die BriefträgerIn:** Falls Sie diese Zeitung nicht zustellen können, teilen Sie uns bitte hier den Grund und gegebenenfalls die neue oder richtige Anschrift mit.

Name

Straße/Gasse Haus-Nr./Stiege/Stock/Tür

PLZ

Österreichische Post AG

MZ 02Z033860 M

ÖGB-Verlag, 1020 Wien, Johann Böhm Platz 1

Retouren an PF 100, 1350

## NÜTZLICHES FÜR UNTERWEGS ...

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe LeserInnen,

zeigen Sie Ihre Zugehörigkeit zur Gilde der BerufskraftfahrerInnen!

Der Fachausschuss Berufskraftfahrer hält für Sie einige nützliche Dinge für unterwegs bereit, die Sie telefonisch (01/501 65-3161) oder per Fax (01/501 65-43161) bestellen können.

[www.fachausschuss-berufskraftfahrer.at](http://www.fachausschuss-berufskraftfahrer.at)

**Polo-Shirt**

L, XL, XXL



€ 7,-

Unkostenbeitrag

**Kappe**



€ 5,-

Unkostenbeitrag

**Schlüsselanhänger**



€ 2,10

Unkostenbeitrag

**Taschenlampe**



€ 2,50

Unkostenbeitrag

**Etui**



€ 4,-

Unkostenbeitrag

## BESTELLSCHEIN

JA, ich möchte von dem günstigen Angebot Gebrauch machen und bestelle

- \_\_\_ Stück **POLO-SHIRT / GRÖSSE** \_\_\_  
\_\_\_ Stück **SCHLÜSSELANHÄNGER**  
\_\_\_ Stück **KAPPE**  
\_\_\_ Stück **TASCHENLAMPE**  
\_\_\_ Stück **ETUI**

Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Ich bin am Lehrabschluss interessiert und möchte wissen, wann der nächste Kurs stattfindet.

JA  NEIN

Bitte  
ausreichend  
frankieren

An den  
**FACHAUSSCHUSS  
BERUFSKRAFTFAHRER**  
AK Wien

Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien

