

GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE

Im Interview: Bernd Brantner zieht blank



Obmann Bernd Brantner hatte die Unterlagen fürs Interview digital dabei (zwei Grafiken daraus unten): „Ausgerechnet die Forderungen, die keinerlei Budgetbelastung bedeuten, sondern lediglich die Arbeit der österreichischen Transporteure und ihrer knapp 70.000 unselbstständig Beschäftigten wesentlich erleichtern würden, kommen einfach nicht zur Umsetzung!“
Fotos: zVg; Graphiken: EU Kommissionsbericht 2014 (Ilnks), Umweltbundesamt

im Hinblick auf die Abstellplatzfordernis im Güterbeförderungsgesetz soll aus unserer Sicht ebenfalls fallen. Denn die geografische Einschränkung auf den „selben oder einen angrenzenden Verwaltungsbezirk“ führt in stark verbauten Gebieten nicht nur zu Problemen, sie stellt für die Transportunternehmer auch ein bürokratisches Hindernis dar.

Alle neu zugelassenen Lkw zur Güterbeförderung (über 3,5 Tonnen) und Busse über neun Sitzplätze müssen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sein. Alle fünf Jahre muss der Unternehmer Fahrer- und Unternehmerkarte bezahlen. Wie kann man diese beträchtlichen Kosten minimieren?

Pro Jahr werden laut ASFINAG-Auswertungen rund 30.000 Fahrer- und 3.000 Unternehmerkarten ausgegeben. Das sind jährliche Kosten von 2,34 Mio. Euro! Wir fordern die Halbierung dieser Kosten für die betroffenen Unternehmer. Es ist nämlich nicht argumentierbar, warum eine Plastikkarte in Größe einer Bankomatkarte 70 oder 80 Euro kosten soll. Vor allem, wenn sie alle fünf Jahre – und zusätzlich bei Verlust/Diebstahl/Defekt – erneuert werden muss. Ein Führerschein kostet vergleichsweise unter 50 und eine Zulassung unter 20 Euro! Aus meiner Sicht ist es nicht begründbar, warum jene Forderungen nicht umgesetzt werden, die nachweislich keinerlei Budgetbelastungen hervorrufen, aber unsere Arbeit wesentlich erleichtern würden!

NÖWI: Die Europäische Kommission hat einen Bericht zum Stand des Kraftverkehrsmarktes in der Union veröffentlicht. Darin sind wesentliche Herausforderungen, Rahmenbedingungen und vor allem auch die Problemstellungen des EU-Güterverkehrsgewerbes benannt, wie reagieren Sie?

Bernd Brantner: Als Obmann der NÖ Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe habe ich die Forderungen der österreichischen Transporteure an Landeshauptmann Pröll sowie alle NÖ Landesräte übermittelt. Spätestens jetzt ist nämlich eindeutig erkennbar, welchen wirtschaftlichen Standortnachteil österreichische Transportunternehmer gegenüber benachbarter EU-Konkurrenz haben. Ich weiß, dass knappe Budgetmittel kaum Spielraum lassen. Daher rufe ich Forderungen in Erinnerung, die

finanziell keine Auswirkungen auf den Staatshaushalt haben, die Rahmenbedingungen für österreichische Transporteure aber wesentlich erleichtern.

Die Abschaffung des „Lkw-Nacht-60ers“ nach § 42 (8) StVO ist eine oft formulierte Forderung, auch von Ihnen?

Aus Sicht des Fachverbandes Güterbeförderung gehört diese Bestimmung ersatzlos aus der StVO gestrichen, da sie durch den hohen Geschwindigkeitsunterschied zwischen Pkw und Lkw die Verkehrssicherheit massiv gefährdet. Der undurchsichtige Schilderwald und die schlechte Emissionsbilanz der Fahrzeuge durch das Wechseln zwischen 60 und 80 km/h sind ebenfalls negative Auswirkungen. Sogar das KfV hat in einer Studie für das NÖ Streckennetz bescheinigt, dass eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf 80 km/h für Lkw in

der Nacht sich nicht negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt! Außerdem hat die ASFINAG in den letzten Jahren massiv in Lärmschutzmaßnahmen investiert, womit das Argument „Lärmschutz“ bereits überholt ist.

Die Herausforderungen in der urbanen Logistik werden immer höher. Bestes Beispiel dafür ist das gesicherte Zurücklassen eines Anhängers: Gibt es trotz Abstellverbot für Anhänger Möglichkeiten für eine Lösung?

Wir wollen eine Neutextierung des § 23 (6) StVO, sodass unbespannte Fuhrwerke, Anhänger ohne Zugfahrzeug sowie Transportbehälter zur Güterbeförderung wie Container, Lademulden und dergleichen für höchstens 72 Stunden auf der Fahrbahn stehen gelassen werden können. Natürlich mit den entsprechenden Maßnahmen zur Sicherung und ohne, dass andere Verkehrsteilnehmer gefährdet oder behindert werden. Die Streichung der geografischen Einschränkung



Die Grafik zeigt: Nur Deutschland hat höhere Standortkosten als Österreich.