

1. Interview - Vorstandsdirektor der ÖBB-Holding AG, KR Gustav Poschalko
2. Österreich – ÖBB Stellungnahme zum "Kurier"-Bericht, rumänische Lkw Dumpingpreise
3. Österreich – Frächter sind gegen Lkw-Überholverbot-Pläne
3. Österreich – Bericht über Vorschriften zum Schutz von Lkw-Fahrern noch ausständig
4. Routenplaner – Der neue map&guide Transportroutenplaner professional / calculate 2009
5. Österreich – Information zur geplanten Mautökologisierung
6. EUROPART – Top Angebote im März und April
7. TimoCom – Eine sichere Sache
8. Volvo - Produktive Neuheiten im Fahrgestellangebot von Volvo
9. Schweden – Lkw-Zug mit 90 Tonnen und 30 Metern Länge
10. Fliegl – Automatic Axleload Control von Fliegl
11. Reifenangebot der Woche
12. Böse Buben – Spedition als Drogenkurier

1. Interview - Vorstandsdirektor der ÖBB-Holding AG, KR Gustav Poschalko

Im aktuellen Interview mit Herrn KR Gustav Poschalko, Vorstandsdirektor ÖBB-Holding AG (Österreichische Bundesbahnen) erfahren Sie Interessantes über die Entwicklung der ÖBB im Cargo-Bereich, über die Rollende Landstraße, Ganzzüge. Auch wird ein Blick auf die derzeitige Situation der Weltwirtschaft geworfen.

Truck.at: Sie sind seit jeher im Speditionswesen tätig, also ein Fachmann mit Leib und Seele.

KR Poschalko: Ja, ich bin seit meiner frühesten Jugend im internationalen Speditions- und Transportwesen tätig. Die verschiedenen Bereiche in denen ich tätig war, waren in jeder Hinsicht sehr interessant, vor allem aufgrund der sehr breiten Streuung. Besonders in den Anfängen, wo vom Stückgut über Komplettladungen, Großtransporte bis hin zu Schwertransporten alles bearbeitet worden ist. Es gibt keinen Bereich im Speditionswesen in dem ich nicht tätig war.

Truck.at: In Ihrem Lebenslauf finden sich einige der größten und namhaftesten Speditionen. Wie können die ÖBB von Ihrem umfangreichen Wissen und Ihren Erfahrungen profitieren?

KR Poschalko: Die ÖBB hat seinerzeit unter Generaldirektor Dr. Draxler für sich festgestellt, dass in der Entwicklung des Unternehmens und der Wirtschaft es für eine Bahn zu wenig ist, rein als Eisenbahn-Carrier aufzutreten. Auch wurde erkannt, dass eine Vertriebsbasis notwendig ist, um die Bahn in Österreich, Europa und teilweise auch weltweit in Kundennähe zu bringen. Damals bin ich mit dem Auftrag zu den ÖBB gekommen, diese Richtung zu entwickeln und zu forcieren, was erfolgreich gelungen ist.

Die Speditionsgruppe der ÖBB hat im letzten Jahr einen Jahresumsatz von rund 1,5 Milliarden Euro erwirtschaftet – das ist mehr als der reine Eisenbahnbereich, der bei rund 1,2 Milliarden Euro liegt. Die Spedition ist heute in fast allen Ländern Europas vertreten, teilweise auch in Russland und hat Kooperationsabkommen weltweit, insbesondere mit Fernost. Der Logistik-Bereich der ÖBB basiert auf drei Säulen: Das ist der Intermodal-Verkehr, (begleitet – rollende Landstraße und unbegleitet – Container und Wechselaufbauten). Weiters gibt es die Kontrakt-Logistik, die den Stückgutbereich beinhaltet und den Bereich, der Komplettladungen und Ganzzuggeschäfte, die den Transport auf Schiene, Straße und Wasser durchführt. Das ist der Rahmen der Speditionsgruppe.

Truck.at: Der Kunde hat also die Möglichkeit, bei den ÖBB den kompletten Transportbereich aus einer Hand zu bekommen.

KR Poschalko: Diese Möglichkeit besteht und wird von unseren Kunden auch genutzt. Für einige Branchen haben wir sogar spezialisierte Unternehmungen, wie beispielsweise für die Papier-Industrie, den Entsorgungsbereich oder die ChemFreight für Mineralöl und Chemie etc. Rail Cargo Austria kann mit ihren Tochterbetrieben alle Wünsche und Forderungen der Kunden abdecken.

Truck.at: Grob eingeteilt, gibt es also zwei Haupt-Kundengruppen. Einerseits Hersteller und andererseits Transportunternehmen.

KR Poschalko: Richtig. Bei den Transportunternehmern gestaltet sich die Zusammenarbeit so, dass Frächter als Subunternehmer der ÖBB in guter und amikaler Kooperation agieren oder Benutzer der Rollenden Landstraße sind.

Truck.at: Wie machen es die ÖBB einem Transportunternehmer schmackhaft, den Lkw auf die Schiene zu stellen?

KR Poschalko: Im Wesentlichen ist das immer eine Rechenaufgabe für den Kunden bzw. den Frächter, der die Rollende Landstraße benützt. Die Rollende Landstraße können wir vor allen in Österreich und den angrenzenden Ländern anbieten. Der Versuch einer Rollenden Landstraße von Istanbul bis Wels konnte trotz großer Nachfrage aus Kostengründen nicht eingeführt werden, aber speziell für den türkischen Markt gibt es einige andere Alternativen.

Die Rollende Landstraße ist ein spezielles Angebot Österreichs, das fast nirgendwo sonst angeboten wird. Vor allem ist dies auch eine Frage der Politik, der Umweltpolitik. Nur durch die Unterstützung der Republik Österreich ist es möglich, dem Kunden einen wirtschaftlich darstellbaren Preis zu bieten.

Die Benutzung der Rollenden Landstraße steht auch mit legislativen Bestimmungen in Zusammenhang. EU-intern sind die Kontingent-Bestimmungen (Ökopunkte-Regelung, Transitvertrag) gefallen, mit Nicht-EU-Ländern gibt es jedoch noch keine Freiheit des Lkw-Verkehrs. Die Rollende Landstraße wird daher häufig von Frächtern aus Ländern in Anspruch genommen, in denen die Kontingente nicht der Nachfrage oder der Transportmöglichkeiten entsprechen. Vor allem die Rollende Landstraße "Triest-Salzburg" wird sehr stark von türkischen Frächtern genützt. Die Lkw kommen über die so genannten Ro-Ro-Schiffe und fahren automatisch auf die Rollende Landstraße auf.

Am Brenner ist die Situation durch das sektorale Fahrverbot etwas anders. Hier ist die Nachfrage nach der Rollenden Landstraße sehr groß. Die ÖBB hat sich darauf eingestellt und bietet hier ein sehr gutes Angebot. Die Züge fahren praktisch stündlich, die Abfahrtszeiten werden bereits auf der Autobahn angezeigt und der Lkw-Fahrer kann einen Platz reservieren.

Die wesentlichen Vorteile der Rollenden Landstraße zeigen sich im Treibstoffverbrauch, an der längeren Lebensdauer des Fahrzeuges, der Fahrer hält seine Ruhezeiten ein, die Umwelt wird geschont, und in Tirol wird die Bevölkerung entlastet.

Truck.at: Es gibt auch Ganzzüge Richtung Deutschland, wie oft fahren die?

KR Poschalko: Insgesamt fahren täglich fünf Ganzzüge hin und zurück ins Ruhrgebiet und nach Rotterdam, ausgehend von Wels bzw. Werndorf in der Steiermark, wobei ein Zug 800 bis 1.000 Nettotonnen entspricht. Bei zehn Fahrten täglich, sind das 9.000 bis 10.000 Tonnen, aufgerechnet auf rund 270 Arbeitstage pro Jahr ergibt das rund 2,5 Millionen Tonnen. Ein Ganzzug entspricht 18 bis 20 Lkw, das heißt, man bekommt dadurch jährlich rund 52.000 Lkw-Fahrten von der Straße weg.

Truck.at: Wie gestaltet sich die Synergie Schiene-Straße, also Bahn-Lkw?

KR Poschalko: Selbstverständlich brauchen die ÖBB den Lkw und pflegen hier eine gute Zusammenarbeit. Die folgenden Zahlen machen es sehr anschaulich, dass es nicht Schiene oder Lkw heißen kann, sondern nur Schiene mit Lkw:

In Österreich gibt es mit allen Haupt- und Regionalbahnen, ein rund 5.600 km langes Schienennetz, ca. 2.000 Autobahnkilometer, 10.000 km Bundesstraße und ungefähr 95.000 km Gemeindestraßen etc. stehen dem gegenüber. Somit sieht man sehr gut, dass unsere Leistungen ohne Lkw nicht

durchführbar wären. Daher ist es notwendig, hier eine vernünftige Kooperation zu pflegen, um ein gutes Angebot für den Markt stellen zu können.

Truck.at: Die ÖBB sind einer der größten Arbeitgeber Österreichs. Wie viele Mitarbeiter zählt das Unternehmen und welche Möglichkeiten gibt es für Mitarbeiter und Lehrlinge?

KR Poschalko: Wir bilden Lehrlinge in 18 unterschiedlichen Lehrberufen aus. Sieben weitere einsenbahnspezifische Lehrberufe sind im Genehmigungsverfahren. Wir haben 11 Lehrwerkstätten in ganz Österreich und fünf Lehrlingsheime. Derzeit befinden sich bei den ÖBB 1.770 Jugendliche in Ausbildung, wovon 17 Prozent weiblich sind. Selbstverständlich bieten wir für alle ÖBB Mitarbeiter, die in den verschiedensten Bereichen tätig sind, Weiterbildungsangebote und Förderprogramme an. Im Moment zählt unser Unternehmen insgesamt 42.265 Mitarbeiter.

Die Unternehmensentwicklung in den letzten Jahren möchte ich anhand einiger Zahlen anschaulich machen:

Im Jahr 2000 beförderten die ÖBB mit 51.345 Mitarbeitern 182,7 Millionen Fahrgäste und 84,7 Millionen Tonnen via Rail Cargo Austria.

Im Jahr 2005, als die Unternehmenstrennung vorgenommen wurde, zählten wir 46.059 Mitarbeiter und beförderten 191,6 Millionen Fahrgäste und 87,8 Millionen Tonnen im Güterbereich.

Mit Stand Ende 2008 beförderten wir mit 42.265 Mitarbeitern 208 Millionen Fahrgäste und 98,5 Millionen Tonnen

Es wurde also in den letzten Jahren mit weniger Mitarbeitern - die allesamt durch den „natürlichen Abgang“ das Unternehmen verlassen haben - eine Produktivitätssteigerung erzielt. An dieser Stelle möchte ich hervorheben, dass es mir sehr am Herzen liegt, dass die Öffentlichkeit sieht, dass bei den ÖBB produktiv gearbeitet wird und unsere Mitarbeiter unser wertvollstes Kapital sind.

Truck.at: Wie sehen Sie die derzeitige wirtschaftliche Situation? Prognosen kann man ja nur schwer abgeben, aber wie ist Ihr Gefühl für die Zukunft?

KR Poschalko: Meiner Ansicht nach, muss man eines klar sehen - diese Krise nicht mit anderen Krisen vergleichbar. In der Vergangenheit gab es in Österreich und weltweit mehrere Krisen zu bewältigen, die im Nachhinein immer etwas rosiger betrachtet werden konnten.

Mein Alter ist kein Geheimnis und ich kann sagen, schon mehrere Krisen mitgemacht und beobachtet zu haben. Nach dem Staatsvertrag im Jahr 1955 gab es die erste Krise mit den Vorfällen in Ungarn (1956). Anfang der 60iger-Jahre gab es gleich zwei Krisen – die Kuba-Krise und in Berlin den Bau der Mauer. 1968 folgte die Tschechen-Krise und in den 70er-Jahren die Erdölkrise usw. Aber jetzt, das ist etwas ganz anderes, und muss anders bewertet werden. Es wird nicht so sein wie bei früheren Krisen, wo man sagte "Na gut, jetzt haben wir eine Konjunkturkrise und dann geht es leicht verändert, aber im Wesentlichen wieder im gleichen Rhythmus aufwärts" Nach dieser Krise wird es gravierende und grundlegende Veränderungen im Wirtschaftsleben geben. Auch in unserer Denkweise wird es anders sein, denn wir müssen die hier entstandenen Schulden erarbeiten und erwirtschaften – und die Schulden sind nicht so klein.

Persönlich bin ich der Ansicht, dass wir, speziell in Österreich, die Krise überwinden werden. Wir sind eingebettet in einem Europa, das Land hat ein gutes Arbeitskräftepotential, aber es wird Kraftanstrengungen kosten und zu Veränderungen kommen.

Der Boden der Krise ist meiner Meinung nach noch nicht erreicht, wir wissen noch nicht wie sich die finanzielle Situation in Österreich, bei den österreichischen Banken und weltweit entwickelt, auch in den USA ist das noch nicht ausgestanden.

Ich neige zur Ansicht, dass man im Herbst schon mehr sehen wird. Wenn man im Wirtschaftsleben tätig ist, muss man Optimismus haben, Zweckoptimismus hilft allerdings wenig. Es wird zu einem Prozess kommen, der Veränderungen bringt. Wenn vor der Krise jemand gesagt hätte, Chrysler, General Motors oder Lehmann Brothers gehen pleite, hätte jeder gelacht. Auch daran erkennt man, dass es grundlegende Veränderungen geben wird und man nicht in gleicher Weise weiterarbeiten kann.

Für Unternehmen und Personen, die von der Krise stark betroffen sind, ist die Lage natürlich sehr bitter. Hier ist es Aufgabe des Staates, entsprechende Maßnahmen zu setzen.

Aber wie gesagt, es wird aufwärts gehen.

Truck.at: Mit dieser positiven Aussicht, bedanke ich mich für das sehr interessante Gespräch!

2. Österreich – ÖBB Stellungnahme zum "Kurier"-Bericht, rumänische Lkw Dumpingpreise

Die Tageszeitung "Kurier" berichtete am 18. März <http://www.kurier.at/nachrichten/niederoesterreich/303809.php> über eine Tochterfirma der RailCargo Austria, in deren Auftrag 150 Lkw quer durch Süd- und Südosteuropa rollen sollen.

Truck.at hat nun von den ÖBB zu den Vorwürfen eine Stellungnahme erhalten, um die Sachlage richtig zu stellen:

Die angesprochenen Lkw sind im Eigentum der Fa. Popovici, die in Rumänien angesiedelt ist und in keinem Eigentumsverhältnis zur RCA und/oder Express Interfracht steht. Aktuell sind 150 - 170 Lkw dieser Firma im Auftrag der RCA in ganz Europa unterwegs - ausschließlich auf Destinationen von/nach Rumänien, auf keinen Fall im österreichischen Binnenverkehr. Die Fa. Popovici ist demnach einer von vielen Subunternehmern der Express Interfracht (RCA-Tochter), die ja selber kein Transportunternehmen ist, sondern eine Spedition, d.h. über keine eigenen Transportmittel (Lkw) verfügt.

Im österreichischen Binnenverkehr setzt die RCA voll auf die Schiene; nur der erste und letzte Kilometer wird aus Gründen der Flexibilität mit dem Lkw absolviert (nicht jeder Billa hat einen eigenen Gleisanschluss) - der lange Hauptlauf erfolgt schnell, sicher und umweltfreundlich auf der Schiene.

Die Dumpingvorwürfe sind aus der Luft gegriffen - wir bieten zu ähnlichen Konditionen an wie die Wettbewerber. Dadurch, dass die Fa. Express Interfracht den Firmensitz in Wien hat, bleibt die Wertschöpfung (auch der int. Transporte) in Österreich!

Eine Subventionierung erfolgt nur aus verkehrspolitischen Gründen (Verlagerung des Güterverkehrs Straße - Schiene) und betrifft ausschließlich die Intermodal-Verkehre der RCA (Rollende Landstraße, etc.), die Express Interfracht wurde noch nie auch nur mit einem Euro subventioniert - und macht trotzdem Gewinne.

Mag. Thomas Berger, ÖBB-Holding AG, Konzernkommunikation
Tel. +43 1 93000 44277, E-Mail thomas.berger@oebb.at, www.oebb.at

3. Österreich – Frächter sind gegen Lkw-Überholverbot-Pläne

Das von Infrastrukturministerin Doris Bures (SPÖ) vorgeschlagene erweiterte Lkw-Überholverbot, kommt bei den Frächtern nicht gut an.

Laut Kuratorium für Verkehrssicherheit wurden im letzten Jahr 41 Prozent der Zusammenstöße von Schwerfahrzeugen verursacht.

Infrastrukturministerin Bures beauftragte nun die Länder, in den nächsten Monaten mögliche Gefahrenstellen zu überprüfen, was die steirische Verkehrslandesrätin Edlinger-Ploder begrüßt, "weil es Tatsache ist, dass die Wirkungen von Lkw-Unfällen dramatisch sind."

Albert Moder, Fachgruppenobmann der steirischen Transporteure findet eine Ausweitung des Lkw-Überholverbotes "einen Rückschritt in die Urzeit" und fragt sich, ob die Frau Infrastrukturministerin den Verkehr kaputt machen will. Vor allem in Anbetracht der schwierigen wirtschaftlichen Lage, sollte man sich auf wichtigere Dinge konzentrieren und nicht eine ohnehin bereits angeschlagene Branche noch zusätzlich "ärgern".

Wenn Lkw ein langsames Fahrzeug nicht überholen dürfen, würde es zu Staus kommen, was weder den Verkehrsfluss noch die Sicherheit erhöhen würde, so Moder.

Doris Bures beauftragte die Bundesländer, Gefahrenstellen auf allen Strecken zu überprüfen, um so die Basis für eine entsprechende Verordnung zu erlangen.

Presseaussendung vom 24. März 2009 - Frächter zum Lkw-Überholverbot: Staus erhöhen nicht die Verkehrssicherheit

Die Frächter reagieren auf von Verkehrsministerin Doris Bures geforderte Erweiterung der Überholverbote für LKW auf Österreichs Straßen mit Zahlen: an nur zehn Prozent der Unfälle in der Steiermark waren Lkw beteiligt.

„Wir stehen hinter jeder Maßnahme, die zur Erhaltung oder Erhöhung der Verkehrssicherheit dient“, sagt Albert Moder, Obmann der Fachgruppe Güterbeförderungsgewerbe in der Steiermark. „Die Schuld an Unfällen großteils bei den LKW-Fahrern zu suchen, wird aber auch in dieser Situation zu

voreilig getroffen, denn: 2008 waren es nur rund 10% der Unfälle in der Steiermark, an denen LKW beteiligt waren (Daten: Statistik Austria).

Die Zahl der durch LKW-Fahrer verursachten Unfälle in Relation der gefahrenen Kilometer, die Berufsfahrer gegenüber Privaten pro Jahr zurücklegen, werde dabei noch gar nicht in Betracht gezogen.

„Es ist ärgerlich, Meldungen über solche für die Frächter einschneidenden Maßnahmen aus den Medien entnehmen zu müssen, ohne dass jemand persönlich auf uns zukommt“, sagt Moder. „Trotzdem sind wir nach wie vor zu Gesprächen bereit.“

Unumstritten sei die Tatsache, dass ein verbesserter Verkehrsfluss zur Erhöhung der Verkehrssicherheit diene. Wenn Lastwägen ein langsames Fahrzeug nicht überholen dürften, würde es zu Staus kommen, was weder den Verkehrsfluss noch die Sicherheit erhöhen würde, stellt Moder fest.

3. Österreich – Bericht über Vorschriften zum Schutz von Lkw-Fahrern noch ausständig

Österreich hat den Bericht über die Umsetzung von EU-Rechtsvorschriften zum Schutz der Lkw-Fahrer vor gesundheitsgefährdend langen Arbeitszeiten bisher nicht in Brüssel vorgelegt. Die Kommission hat Wien daher eine mit Gründen versehene Stellungnahme übermittelt, die bis Mai zu beantworten ist. Nach der Richtlinie 2002/15/EG müssen die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre berichten, wie sie die EU-Rechtsvorschriften zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Kraftverkehr ausüben, in innerstaatliches Recht umgesetzt haben. Österreich hätte den Zweijahresbericht für 2005 und 2006 bis zum 30. September 2007 vorlegen müssen.

Die Kommission benötigt diese Berichte, um ihrer eigenen Verpflichtung nachzukommen, das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen alle zwei Jahre über die Umsetzung der Richtlinie in den Mitgliedstaaten und die Entwicklungen in diesem Bereich zu unterrichten.

4. Routenplaner – Der neue map&guide Transportroutenplaner professional / calculate 2009

map&guide professional / calculate 2009 ist der erste Routenplaner am Markt, der CO₂ und weitere Schadstoffemissionen berechnet und Umweltzonen berücksichtigt. Die neue Version wurde um zahlreiche weitere, für Transporteure relevante Daten erweitert wie Routex-Akzeptanzstellen, LKW – Waschanlagen, DocStops in Deutschland.

Zahlreiche Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche setzen auf map&guide professional zur

- Termin- und Fahrzeugeinsatzplanung
- Entfernungsermittlung
- Transportkostenermittlung
- Mautkostenberechnung
- Parkplatzermittlung nach Lenk- und Ruhezeit
- Reihenfolge- und Zeitfensteroptimierung von Touren
- Erstellung von Angeboten
- Prüfung von Frachtsätzen und Abrechnung

Die neue Version bietet auch mehr Flexibilität bei der Kostenberechnung: Sie möchten die Kosten so berechnen, dass ab einer bestimmten Strecke oder Anzahl der Stopps ein höherer Kostensatz zum Einsatz kommt. Dies ist ab jetzt mit map&guide möglich.

Erleben Sie das neue map&guide professional / calculate 2009 live!

Quantum – Logistics & Services GmbH bietet in den nächsten 4 Monaten kostenlose map&guide Veranstaltungen an. Ziel der Veranstaltungen ist es, einerseits die neuen Funktionen der Version 2009 vorzustellen, als auch map&guide Usern- und Interessenten für Fragen zur Verfügung zu stehen.

Veranstaltungsort: Haus der Logistik, Jochen- Rindtstrasse 33, 1230 Wien

Termine: 16. April, 07. Mai, 11. Juni, 09. Juli

Beginn: jeweils um 13:30

Anmeldung unter: office@quantum-logistics.at oder direkt bei
Harald Ostermann tel.: 01 / 6996611 - 69

5. Österreich – Information zur geplanten Mautökologisierung

Mautökologisierung – Ist gleich Erhöhung für schadstoffreiche Lkw ab 1.1.2010

Seit Jahren wird auch in Österreich die Staffelung der Tarife für die fahrleistungsabhängige Maut nach Schadstoffklassen, die sogenannte „Maut - Ökologisierung“, diskutiert. Nach den Vorgaben des EU-Rechts (Wegekosten- Richtlinie) ist eine derartige Tariffdifferenzierung nach Euro-Emissionsklassen bis spätestens 2010 vorzunehmen. Das österreichische Bundesstraßen-Mautgesetz (BStMG) sieht als Umsetzungstermin den 1.1.2010 vor. Die nach Emissionsklassen gestaffelten Mauttarife werden in der Mauttarif-Verordnung verankert. Vor diesem Hintergrund führt der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe bereits Gespräche mit allen politischen Entscheidungsträgern, um rechtzeitig vor Inkrafttreten dieser Änderung eine faire Behandlung des Lkw im Mautsystem zu erreichen. Detaillierte Information über den Stand dieser Gespräche werden wir nachreichen. Das BMVIT hat großes Interesse, die betroffenen Unternehmen möglichst frühzeitig auf die mit 1. Jänner 2010 bevorstehende Neugestaltung des Tarifsystems vorzubereiten. Die Begutachtung des Entwurfes der entsprechenden Novelle der Mauttarifverordnung wird voraussichtlich Ende März/Anfang April 2009 in Begutachtung geschickt. Inhaltlich ist eine Zusammenfassung mehrerer Euro- Emissionsklassen zu Tarifgruppen zu erwarten. Im Rahmen einer in Summe aufkommensneutralen Spreizung werden die Tarife für ältere Fahrzeuge angehoben und für umweltfreundlichere Fahrzeuge vergünstigt werden. Neben den Gesprächen des Fachverbandes wird selbstverständlich auch diese Begutachtung der Mauttarif-Verordnung dazu benutzt, massiv auf die technische Weiterentwicklung der Motoren und die erreichte Schadstoffreduktion im Bereich des Lkw hinzuweisen und auch eine entsprechende Berücksichtigung dieser Entwicklung zu erreichen. Parallel dazu hat die ASFINAG bereits begonnen, Fragen der technischen Abwicklung und Schadstoffklassen-Deklaration zu klären. Es wurde zugesagt, die mit der Tarifumstellung verbundenen Schritte für alle Beteiligten möglichst einfach zu gestalten. Zu sich ergebenden Detailfragen sollen gemeinsam mit den Nutzern praktikable Lösungen gefunden werden. Die ASFINAG sieht für die Deklaration einen mehrstufigen Ablauf vor.

AISÖ//Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe

<http://www.dietransporteure.at>

6. EUROPART – Top Angebote im März und April

EUROPART ist der führende europäische Händler von Ersatz- und Zubehörteilen für Nutzfahrzeuge und Busse aller Klassen. Abgerundet wird das Programm von Ersatzteilen für Pkw.

Neben Fahrzeugteilen bietet EUROPART seinen Kunden aus Kfz-Werkstatt, Spedition und Industrie auch ein breites Angebot an Verbrauchsmaterialien für den Betriebsalltag: Zusammengefasst im Programm Werkstattbedarf.

Als Familienunternehmen legt EUROPART größten Wert auf soziales Engagement, Kunden- und Mitarbeiterbindung. Gleichzeitig ist EUROPART ein international agierendes Unternehmen mit Niederlassungen und Kooperationspartnern in rund dreißig Ländern. Über 1.300 Mitarbeiter sorgen für die Zufriedenheit von 80.000 Kunden in Europa und darüber hinaus. Eine Bilanz, auf die das Unternehmen stolz ist.

1. FAIR-PRICE März/April 2009 – [für den Folder, bitte HIER klicken](#)

In der FAIR-PRICE Ausgabe März/April stellen wir für sie, wieder über 1000 Sonderangebote zusammen.

Starke Preise für Spitzenqualität.

2. Jacken Abverkauf – [für den Folder, bitte HIER klicken](#)

Günstigste Jacken in bester Qualität.

Einmalige Angebote - nur solange der Vorrat reicht!

3. NEU Kukko Werkzeuge – [für den Folder, bitte HIER klicken](#)

Hochwertige Werkzeuge in bewährter Spitzenqualität zu TOP Preisen.

Neu im Sortiment: Abziehwerkzeuge, Automobilwerkzeuge & Entriegelungswerkzeuge.

4. NEU Europart Werkzeuge – [für den Folder, bitte HIER klicken](#)

Neue Europart Werkzeuge ab sofort lieferbar.

Radkappen-, Achsmutter-, Achtkantschlüssel und vieles mehr neu im Programm.

7. TimoCom – Eine sichere Sache

Eine sichere Sache: Geschäfte mit der Fracht- und Laderaumbörse von TimoCom!

Schlecht zahlende Kunden gefährden gerade in der jetzigen Wirtschaftssituation schnell die gesamte Existenz eines Unternehmens. Dabei kennt man besonders in der Transportbranche das Problem mit säumigen Zahlern! Für Fracht- und Laderaumbörsen bedeutet dies, dass sie in puncto Qualität weit mehr bieten müssen, als eine reine „Schwarze Brett“-Funktion. Die marktführende Fracht- und Laderaumbörse der TimoCom Soft- und Hardware GmbH hat sich ein intelligent ausgearbeitetes Sicherheitsnetz ausgedacht, um ihren Kunden bei der Nutzung ihrer Börse TimoCom TRUCK & CARGO eine hohe Qualität zu bieten.

Der Einsatz einer Fracht- und Laderaumbörse ist für viele Transportunternehmer ein unverzichtbares Instrument. Erst durch ihre Hilfe können Spediteure und Frachtführer die Auslastung ihrer Kapazitäten optimieren. Manche Unternehmer lassen sich jedoch schnell von kostenlosen bzw. kostengünstigen Frachtenbörsen anlocken. Dabei haben es gerade hier „Schwarze Schafe“ bekanntlich sehr einfach. Die TimoCom Soft- und Hardware GmbH nimmt ihre Mitglieder ganz genau unter die Lupe! Neukunden werden hier vor Aufnahme in die TimoCom-Datenbank in puncto Zahlungsfähigkeit umfassend überprüft. So holt TimoCom zum Beispiel im Vorfeld regelmäßig verlässliche Auskünfte zur wirtschaftlichen, geschäftlichen und schuldnerischen Situation eines Unternehmens ein. Neben einer solchen so genannten Bonitätsprüfung fließen auch Erfahrung und Ruf eines Unternehmens in die Gesamtbeurteilung mit ein. Als besonderen Service bietet TimoCom ihren Kunden zusätzlich ein eigenes Inkassobüro zur Absicherung an. TimoCom-Rechtsanwalt Alexander Oebel dazu: „Die beste Versicherung für den Kunden ist eine Börse, die ihm ein hohes Maß an Sicherheit bietet. Entscheidend für die Sicherheit und Qualität einer Fracht- und Laderaumbörse ist dabei die Seriosität seiner Teilnehmer. Denn wer Geschäfte macht, muss sich auf seine Partner verlassen können. Darum prüfen wir immer vorab, ob ein Unternehmen schon länger existiert und bereits einige Zeit erfolgreich tätig ist. Schließlich erhalten Interessenten grundsätzlich erst dann Zugang zu unserer Börse, wenn Sie mindestens seit sechs Monaten auf dem Markt Bestand haben.“

Die TimoCom-Qualitätskontrolle geht aber noch weiter. Auch nach Vertragsabschluss hält TimoCom ihre Kunden in Bezug auf Zahlungsmoral, Zahlungsfähigkeit und allgemeines Eingabeverhalten immer im Auge. Darüber hinaus werden Bestandskunden aufgefordert, unlautere Vorgänge bei der Nutzung der Börse sofort zu melden. Mitglieder, die sich nicht an die Spielregeln halten und/ oder zu Recht gestellte Forderungen nicht bezahlen, werden schnell von der Nutzung des Programms ausgeschlossen!

Neben der Bonitätsprüfung und dem Customer Controlling umfasst das TimoCom-Sicherheitsnetz außerdem auch die konsequente Investition in modernste IBM- und Oracle-Technologie! TimoCom-Kunden erhalten so Zugang zu einer High-Tech-Plattform der Extra-Klasse, die ihnen ein schnelles und sicheres Arbeiten ermöglicht. Ein entscheidender Sicherheitsaspekt bei TimoCom ist auch, dass Kunden beim Zugang zur Frachtenbörse keine ausspionierbare Kombination aus Benutzername/Passwort erhalten. Vielmehr laden Sie sich einmalig einen persönlichen Sicherheitsschlüssel namens TC Login herunter und haben so nach Installation und Freischaltung über Ihren Rechner einen bequemen, autorisierten Zugang zum System. Unautorisierte Zugriffe werden so definitiv ausgeschlossen!

Und selbst für den unwahrscheinlichen Fall, dass eine Naturkatastrophe das TimoCom-Rechenzentrum in der deutschen Hauptzentrale zerstören würde, gibt es bereits ein vollständiges Backup-System! Dieses befindet sich weit weg genug, um die Frachtenbörse in ihrer gewohnten Qualität weiter laufen zu lassen! Doch zu diesem Super-GAU sollte es nicht kommen. Alexander Oebel: „Unser Motto lautet „Vertrauen ist gut – Kontrolle ist besser!“ Das wissen auch unsere Kunden!

Sie befinden sich bei uns in sehr guten Händen und profitieren in der Branche inzwischen von einem Ruf, wie mit einem "Qualitätssiegel" ausgestattet zu sein. Darauf sind wir stolz und somit motiviert, die Qualitätsansprüche unserer Kunden auch in Zukunft auf höchstem Niveau zu halten!
Nähere Informationen zu TimoCom TRUCK & CARGO findet man auch unter www.timocom.com.

8. Volvo - Produktive Neuheiten im Fahrgestellangebot von Volvo



Bessere Lastverteilung, besseres Durchkommen unter widrigen Bedingungen und besserer Komfort. Dies bietet Volvo Trucks seinen Kunden mit dem jetzt erweiterten Angebot an Achsaggregat-Varianten und Vorderachsen für Kipper, Betonmischer, Tankfahrzeuge und weitere Einsatzbereiche.

„Der Trend geht zu zunehmend schwereren Lasten, und gleichzeitig steigen die Ansprüche an Effizienz und Komfort“, so Martin Palming, Produktmanager für Fahrgestellentwicklung bei Volvo Trucks. „Durch Erweiterung des Fahrgestellangebots für den Volvo FH und den Volvo FM erfüllen wird die Bedürfnisse unserer Kunden und bieten ihnen mehr Möglichkeiten zur Konfiguration einer Lösung, die für einen produktiven Betrieb optimiert ist.“

Gute Lastverteilung und besseres Durchkommen unter widrigen Bedingungen

Zu den neuen Varianten gehört ein Volvo 8x4-Tridem, ein werksseitig verbautes Dreiachsaggregat mit Luftfederung und gelenkter Nachlaufachse. Mit drei Hinterachsen und einem kurzen hinteren Überhang kann die Last effizienzoptimiert verteilt werden. Das Ergebnis ist eine gute Stabilität und eine ausgezeichnete Traktion bei schwierigen Straßenverhältnissen. Eine gelenkte Nachlaufachse in Kombination mit einem kurzen Radstand bedeutet auch, dass das Fahrzeug besonders leicht zu manövrieren ist.

„Mit einem Radstand von 3,70 Metern und einer gelenkten Nachlaufachse misst der Wenderadius eines Lkw mit 32 Tonnen Gesamtgewicht nicht mehr als lediglich 5,30 Meter“, erklärt Martin Palming. Bei Bedarf kann die Nachlaufachse auch angehoben werden, um den Reibungswiderstand zu verringern. Dadurch werden auch Reifenverschleiß und Kraftstoffverbrauch verringert.

Luftfederung an zahlreicheren Achsen

Volvo Trucks führt darüber hinaus verschiedene luftgefederte Doppelachsaggregat-Varianten für Achsaggregatlasten von 20,5, 23 bzw. 26 Tonnen ein.

Dies entspricht einer Erhöhung der zulässigen Achslast zwischen 1,5 und 5 Tonnen verglichen mit der vorherigen Fahrzeuggeneration. Auch das Angebot an Vorderachsen wurde durch Vorderachsen mit Achslasten von bis zu 8,5 oder 9 Tonnen bei Luft- bzw. Parabelblattfederung ergänzt.

www.volvotrucks.at

9. Schweden – Lkw-Zug mit 90 Tonnen und 30 Metern Länge

60-Tonner mit bis zu 25,25 Metern Gesamtlänge sind in Skandinavien gang-und-gebe. Schweden geht jetzt noch einen Schritt weiter und testet in der Studie "En Trave Till", kurz ETT, den Einsatz vom so genannten "B-Train", eine Kombination aus einer 6 x 4 Zugmaschine plus Doppel-Sattel. Eingesetzt wird der 90-Tonner für den Transport von Langholz und mit seinen 30 Metern vier Stapel schafft.

Die geplanten drei Kombinationen setzt Vägverket (schwedische Behörde, verantwortlich für Unterhalt und Ausbau des Straßennetzes) in Kooperation mit Volvo als Zugfahrzeughersteller sowie Skogforst als Betreiber der Züge im Norden und im Westen von Schweden ein. Der in Göteborg vorgestellte Testzug ist auf der rund 160 km langen Strecke zwischen Överkalix im Nordosten und der Hafenstadt Pitea unterwegs. Die Teststrecke ist mit nur 80 Meter Höhenunterschied und maximal vierprozentigen, kurzen Anstiegen ideal.

Die 660 PS der dreiachsigen Zugmaschine sind trotz 90 Tonnen so üppig, dass mit Overdrive-Getriebe und Hypoidachsen sogar noch Potenzial zum Kraftstoffsparen (20 Prozent) vorhanden ist. Johan Lang, Direktor von Vägverket ist vom ETT-Zug begeistert. "Im Vergleich zu einem 60-Tonner konnten wir bei identischen Achslasten von Zugfahrzeug und Dolly die Trailerachslasten von 8,5 auf 7,7 beziehungsweise 7,0 Tonnen reduzieren. Da die Kombi mit elf anstatt sieben Achsen fährt, ist die

Einzelradlast entsprechend kleiner.“ Lang rechnet vor, dass bei einer um 50 Prozent erhöhten Transportleistung der Straßenverschleiß um höchstens 40 Prozent steigt.

Sicherheit hat einen hohen Stellenwert - EBS am ganzen Zug, ESP für die Zugmaschine ist in Vorbereitung, sowie Abstandstempomat und Spurbindung. Ein besserer Unterfahrschutz reduziert beim Abbiegen das Risiko für Radfahrer und Fußgänger.

Eine Testfahrt bestätigt, dass der überlange Zug auch in Kreisverkehren willig der Zugmaschine folgt. Die beiden Fahrer, die den Zug nach Einweisung übernahmen, bilanzieren: "Die Kombination fährt sich besser als unsere 24-Meter-Züge.“ Und: „Je mehr wir geladen haben, desto stabiler läuft das Gespann!“ Beide Fahrer betonen aber auch, dass das richtige Beladen sehr wichtig ist.

10. Fliegl – Automatic Axleload Control von Fliegl

Das Problem: Ein voll beladener Sattelzug hält von vorne bis hinten die vorgeschriebenen Achslasten ein. Wird jedoch am Fahrzeugheck ein Teil der Ladung entnommen, verlagert sich so viel Gewicht auf das Zugfahrzeug, dass dessen Hinterachse überladen ist und bei einer Kontrolle empfindliche Strafen drohen.

Mit seiner Automatic Axleload Control (AAC) bietet Fliegl ein intelligentes System an, das dieses Problem löst und viele Vorteile garantiert: Die Automatische Achslastkontrolle reduziert den Balgdruck an der letzten Achse, passt so die Gewichtsverteilung an und entlastet die Antriebsachse des Trucks. Die Reifen des Trailers weisen dank AAC weniger Beschädigungen auf und haben eine deutlich längere Lebensdauer von bis zu 30 Prozent.

Die Automatic Axleload Control kann eine Lenkachse ersetzen, senkt dadurch den Fahrzeugpreis, reduziert das Fahrzeuggewicht und den Wartungsaufwand. Die vollautomatische Fliegl-Lösung arbeitet fahrerunabhängig und ist bei Bedarf abschaltbar, zum Beispiel im Winter.

An der Hinterachse und den Reifen des Zugfahrzeugs entstehen ebenfalls weniger Schäden. Die Radstandsverkürzung entlastet die Antriebsachse um bis zu 1800 Kilogramm. So muss bei Verkehrskontrollen keine Überladung der Hinterachse beanstandet werden, dem Spediteur bleiben Geldstrafen und Unannehmlichkeiten erspart.

Das System verbessert das Rangier- und Rollverhalten des Zuges bei Kurvenfahrten und reduziert den Kraftstoffverbrauch.

[Bitte HIER weiterlesen](#)

11. Reifenangebot der Woche



Marke: MICHELIN

Dimension: 315 / 80 R 225

Typ: Michelin XD A2+ Energy, Antriebsachse, Fernverkehr

Jetzt um 416,03 Euro per Stk.

(solange der Vorrat reicht)

Bestellmöglichkeiten und weitere Angebote finden Sie auf www.truck.at unter der Rubrik Reifen oder telefonisch unter +43 3622/72 305

12. Böse Buben – Spedition als Drogenkurier

Die Mitarbeiterin eines Supermarktes im bayrischen Illertissen staunte nicht schlecht, als sie beim Öffnen zweier Bananenschachteln mehrere verdächtige Päckchen entdeckte. Sie verständigte umgehend die Polizei, die 28 Kilogramm Kokain sicherstellte. Offenbar ist den Schmugglern beim Umladen der Drogen mit einem Wert von rund 1,4 Millionen Euro in Antwerpen ein Fehler unterlaufen. Gestaut haben mit Sicherheit auch die eigentlichen Empfänger der heißen Lieferung.

Die Kokain-Päckchen waren unter einer dünnen Schicht aus Bananen versteckt. Das Obst und die Drogen kamen über die belgische Stadt Antwerpen aus Kolumbien in die bayerische Kleinstadt Illertissen. In den restlichen Bananenschachteln der Lieferung, die in einer Supermarktkette in Bayern und Baden-Württemberg verteilt worden war, fand die Polizei keine weiteren Drogen.

Sehr geehrter Abonnent,

wir freuen uns, dass Sie Zeit gefunden haben unseren Newsletter zu lesen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Woche!

Falls Sie uns Ihren Kommentar zu einem unserer Artikel oder ein generelles Feedback schicken möchten, bitten wir Sie unser Team zu kontaktieren. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung.

info@truck.at oder 0043 (0)3622 72313

Alle in diesem Jahr verschickten Newsletter können Sie in unserem [Newsletterarchiv](#) nachlesen.

Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

Für den Inhalt verantwortlich: Onlineportal Truck.at | Altaussee 22 | A-8992 Altaussee.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, bitte eine Kurze Mail mit "Newsletter Storno" an info@truck.at senden.

© Copyright Truck.at – Die Vervielfältigung – in Auszügen oder im Gesamten bedarf einer schriftlichen Genehmigung