



1. EU-Parlament beschließt 48-Stunden-Woche für selbstständige Fahrer
2. Österreich – „Verkehrspolitik braucht Kontrolle der gesetzlichen Rahmenbedingungen“
3. Positives Ergebnis des Transportmarktbarometers für das zweite Quartal 2010
4. EU-Verordnung für ein vorrangiges Bahnfrachtnetz
5. Deutschland - Streit um Maut auf Bundesstraßen
6. Österreich: Güterzug entgleist - Dutzende Pkw mit Totalschaden
7. Spritsparen nach dem Baukastenprinzip
8. Interview mit Jan Dahl – General Manager Star Rescue Europe A/S
9. Reifenangebot der Woche
10. Böse Buben – Zwei auf einen Streich

1. EU-Parlament beschließt 48-Stunden-Woche für selbstständige Fahrer

Brüssel. Die Mehrheit des Europäischen Parlaments hat nun den Kommissionsvorschlag zur Änderung der Richtlinie zur Arbeitszeit im Straßentransport abgelehnt. Damit sollen künftig EU-weit für selbstständige LKW- und Busfahrer dieselben Arbeitszeitregelungen gelten wie für solche, die in einem Angestelltenverhältnis stehen. Bisher wurde diese Vorgabe von den Nationalstaaten nicht umgesetzt.

„Die Einbeziehung selbständiger Berufskraftfahrer in die Vorschrift wird die Existenz der betreffenden Firmen gefährden und in der Konsequenz zukünftiges Unternehmertum eindämmen. Dies ist gerade in der Finanzkrise das völlig falsche Signal“, kritisierte Dieter-Leprecht Koch (CDU), Vizepräsident des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, das Votum. „Unter dem Deckmantel der Verkehrssicherheit sollen hier Unternehmen in ihrer Handlungsfähigkeit eingeschränkt werden.“

„Unfallrisiko unterscheidet nicht zwischen Beschäftigungsstatus“, begründete die SPD-Europaabgeordnete Jutta Steinruck die Entscheidung der Parlamentsmehrheit. Die Ablehnung des Vorschlages sei ein klares Signal gegen die Scheinselbständigkeit. „Heute haben wir verhindert, dass immer mehr angestellte Fahrerinnen und Fahrer in die Scheinselbständigkeit gedrängt werden, um dann doch wieder für den gleichen Auftraggeber zu fahren wie zuvor“, sagte die Arbeitsmarkt- und Sozialexpertin Steinruck weiter.

„Endlich ist es uns gelungen, einen Schritt in Richtung erhöhter Sicherheit im Straßenverkehr zu machen. Der Kommissionsvorschlag zielte darauf ab, selbstständige Kraftfahrer von der Richtlinie, die Sicherheit in Straßenverkehr, Gesundheit und am Arbeitsplatz gewährleisten soll, auszunehmen“, begrüßte Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Europäischen Parlament die Entscheidung. „Sozialdumping kann nun nicht stattfinden“, sagte Cramer. „Die Mitgliedstaaten, die noch gezögert haben, müssen die Richtlinie nun schnellstmöglich in nationales Recht umsetzen“, forderte der Abgeordnete aus Berlin.

Eigentlich gilt bereits seit 23. März 2009 auch für selbstständige Berufskraftfahrer die EU-Arbeitszeitrichtlinie 2002/15. Vergangenes Jahr war eine entsprechende Ausnahmeregelung ausgelaufen und eine Neuauflage bis jetzt gescheitert. Somit müssen sich sie Selbstständigen künftig wie ihre angestellten Kollegen an die durchschnittliche Wochenarbeitszeit von 48 Stunden halten.

2. Österreich – „Verkehrspolitik braucht Kontrolle der gesetzlichen Rahmenbedingungen“

"Der Einsatz von Bundesministerin Doris Bures hinsichtlich Infrastrukturprojekten ist vorbildhaft", lobt Wolfgang Herzer, Obmann des Fachverbandes Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), das Engagement der Verkehrsministerin in puncto Infrastrukturausbau im Hinblick auf den Erhalt von Arbeitsplätzen. Zugleich sei es aber notwendig, dass die Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Verkehr effektiv kontrolliert wird.

Den österreichischen Transporteuren sei das Funktionieren und das Miteinander aller Verkehrsträger ein besonderes Anliegen, egal, ob es sich dabei um die Bahn, den Luftverkehr, die Donauschifffahrt oder die Straße handelt, betonte Herzer. Alle erfüllen ihre Aufgabe und benötigen entsprechende Investitionen. Nicht nur, dass Infrastrukturinvestitionen Arbeitsplätze in Österreich sichern, sie sorgen auch für Wettbewerbsfähigkeit und Betriebsansiedelungen in Österreich.

Allerdings dürfe sich die Verkehrspolitik nicht einzig und allein um die Frage von Infrastrukturprojekten drehen. Sie müsse auch in einem geordneten Umfeld und mit kontrollierbaren gesetzlichen Rahmenbedingungen stattfinden.

"Immer wieder gibt es Meldungen, die verdeutlichen, wie wichtig Kontrollen und Sanktionen sind, um das Pfuschertumswesen und illegale Praktiken einzudämmen und den ordentlichen Transportunternehmen den Rücken zu stärken", hält Herzer fest. "Wir wollen diese Umtriebe nicht in unseren Reihen haben. Wer glaubt, sich nicht an gesetzliche Rahmenbedingungen und Arbeitnehmerschutzbestimmungen halten zu müssen oder die Verkehrssicherheit durch nicht ordnungsgemäße Wartung des Fuhrparks gefährdet, soll mit der vollen Härte des Gesetzes bestraft werden. Gleichzeitig lehne ich aber Pauschalverurteilungen einer ganzen Branche entschieden ab!", so Herzer abschließend.

3. Positives Ergebnis des Transportmarktbarometers für das zweite Quartal 2010

Die Transportbranche rechnet mit weiter steigenden Preisen. Dies ist das Ergebnis des Transportmarktbarometers für das zweite Quartal 2010, welches die Forschungsinstitute Progtrans und ZeW vorgelegt haben. Demnach bestätigten die Ergebnisse die schon seit dem Spätsommer 2009 spürbare Erwartung, dass die Einbrüche der Transportnachfrage aufgrund der Wirtschaftskrise im Verlauf des Jahres 2010 weitgehend überwunden werden.

Im Hinblick auf die Transportpreisentwicklung wirken zwei wichtige Einflussfaktoren zunehmend preissteigernd: Die sich konsolidierende Transportmengenentwicklung eröffne in den meisten Märkten Preisanhebungsspielräume. Und bei der Entwicklung der Kraftstoffpreise sei ein weiterer Anstieg zu verzeichnen. Die genannten Faktoren würden in den meisten Transportmärkten für steigende Aufkommensperspektiven und für eine generelle Erwartung steigender Preise sorgen.

Eine große Mehrheit der Experten des Transportmarktbarometers erwartet, dass die Transportmengen im Straßengüterverkehr im kommenden halben Jahr schwach, also um ein bis fünf Prozent zulegen werden. Die Einschätzungen übertreffen aber großteils sogar die Erwartungen der „Boomjahre“ 2007 und 2008. Die aktuellen Mautstatistiken mit einem Anstieg der LKW-Fahrleistungen in den ersten vier Monaten 2010 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,5 Prozent bestätigen die aufsteigende Tendenz der LKW-Transportnachfrage.

4. EU-Verordnung für ein vorrangiges Bahnfrachtnetz

Mit breiter Mehrheit hat das Plenum des Europäischen Parlaments am Dienstag die EU-Verordnung für ein vorrangiges Bahnfrachtnetz verabschiedet. Gegen die Stimmen der meisten deutschen Europaabgeordneten wurde beschlossen, dass für jeden Korridor eine "einzige unabhängige Anlaufstelle" (One-Stop-Shop) eingerichtet werden muss.

Dort können Antragsteller in einem einzigen Vorgang Fahrwegtrassen beantragen. Aus Sicht der Deutschen Bahn stellt dies einen Eingriff in die Entscheidungsfreiheit von DB Netz dar. Die DB befürchtet negative Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr in Deutschland.

Die European Rail Freight Association (Erfa) befürwortet hingegen den One Stop Shop(OSS): Der Verband der privaten Eisenbahnunternehmen erhofft sich davon eine transparentere und effizientere Trassenvergabe. Nach mehrjährigen politischen Diskussionen sei es an der Zeit, dass die nationale Infrastruktur zu einem europäischen Netz zusammenwächst. Die Erfa bedauert jedoch, dass der OSS nicht auch für Ad-hoc-Trassenanfragen zuständig sein soll.

Das Bahnfrachtnetz soll in einer ersten Phase neun Korridore umfassen. Demnach wäre Deutschland verpflichtet, sich an drei Achsen zu beteiligen: Antwerpen/Rotterdam - Duisburg - Genua, Stockholm - Hamburg - Verona - Palermo sowie die Verbindung via Warschau weiter nach Osten, die Verkehre der drei Hafenstandorte Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen in Berlin bündelt. Der erstgenannte soll drei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung eingereicht sein, die beiden anderen spätestens in fünf Jahren.

Verspätungen einkalkuliert

Dem Güterverkehr wird auf den Korridoren aber keine absolute Priorität vor den Personenzügen eingeräumt werden. Verspätungen sollen so gering wie möglich gehalten werden. Zugewiesene Trassen können bis zu 60 Tage vor Nutzung vom Antragsteller annulliert werden. Ebenfalls 60 Tage vor der fahrplanmäßigen Abfahrt können Infrastrukturbetreiber Zugtrassen nicht ohne Einwilligung des Antragstellers stornieren. Ausnahmen sind für kurzfristig erforderliche Bauarbeiten und bei sicherheitsbedingten Streckensperrungen vorgesehen. Neben Eisenbahngesellschaften sollen auch andere Unternehmen Trassen beantragen können.

(Quelle: dvz)

5. Deutschland - Streit um Maut auf Bundesstraßen

Der Sparhaushalt der deutschen Bundesregierung trifft das Transportgewerbe unmittelbar. Durch eine Ausdehnung der LKW-Maut auf vierspurige Bundesstraßen erhofft sich der Bund laut Verkehrsminister Ramsauer jährliche Mehreinnahmen in Höhe von bis zu 150 Millionen Euro. „Die Ausdehnung der Maut ist eine Erhöhung durch die Hintertür“, betont Christian Labrot, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), und erinnert an das Maut-Moratorium vom Herbst 2009. „Kommt die Ausweitung, dann hat die Koalition ein weiteres Versprechen einkassiert“, sagt Labrot. Das Hauptproblem sieht Labrot in dem politischen Ansatz der Regierung, mit der LKW-Maut den Staatsaushalt zu sanieren. „Uns wurde jahrelang das Gegenteil versprochen: Dass die Mauteinnahmen zurück in die Straße oder wenigstens in die Verkehrswege fließen“, ärgert sich der BWVL-Hauptgeschäftsführer.

Koalition verteidigt Bundesstraßenmaut

Patrick Döring, verkehrspolitischer Sprecher der FDP hingegen hält Maut-Moratorium durch diese Maßnahme nicht für verletzt. „Es ist keine Mauterhöhung durch die Hintertür“, betont er und liegt damit auf einer Linie mit Verkehrs-Staatssekretär Andreas Scheuer von der CSU. „Natürlich führt dies am Ende für diejenigen, die die Straßen benutzen, zu einer Belastung.“ Döring verspricht: „Dafür halten wir unsere Zusage und erhöhen nicht die Maut für Euro-3-Fahrzeuge.“ Niemand verstehe, warum autobahnähnliche Bundesstraßen bislang nicht bemaute wurden. „Es gibt eine klare Aufforderung des Bundesrechnungshofs, diese unterschiedliche Behandlung aufzuheben“, begründet der stellvertretende FDP-Fraktionschef Döring den Vorstoß.

„Auf der einen Seite verzichtet der Bund auf die Erhöhung der LKW-Maut für Euro-3-LKW und auf der anderen Seite wird die Maut auf Bundesstraßen beschlossen, um die Einnahmen zu steigern. Das ist unlogisch“, kritisiert der grüne Verkehrspolitiker Winfried Hermann. Deshalb hält er entgegen der Versprechen von FDP und Union die Mautanhebung für Euro-3-Fahrzeuge zum 1. Januar für wahrscheinlich.

BGL-Hauptgeschäftsführer Schmidt warnt davor, die Auswirkung der Mautausweitung zu unterschätzen. „Das sieht im Vergleich zur Gesamtmautbelastung klein aus, doch an den betroffenen Stellen hat es schwerwiegende Folgen.“ Gerade mittelständische Verladler oder Transportunternehmen könnten die zusätzliche Last kaum stemmen, sagt Schmidt.

Schwarz-gelbe Verkehrspolitiker feiern Erfolg

„Die schwarz-gelben Verkehrspolitiker zeigten sich in der Verkehrsausschusssitzung letzten Mittwoch sehr erleichtert, dass es in ihrem Haushalt fast keine Kürzungen gebe“, beobachtet der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundestag, Winfried Hermann. Der Grünen-Politiker rät einen Blick in den Bundesverkehrswegeplan und warnt: „Straße und Schiene sind künftig gravierend unterfinanziert.“ Er rechnet vor: „Die Kürzungen sind intransparent. Zwar gibt es keine große Streichliste, aber insgesamt summieren sich die Einsparungen im Ministerium auf rund 822 Millionen Euro bis 2013.“ Alleine mit Personalabbau sind solche Summen nicht erreichbar. „Der Minister hat im Verkehrsausschuss klar gesagt, dass dies die Projekte mit schlechtem Nutzen-Kosten-Faktor treffen wird“, berichtet Hermann. „Die Verkehrspolitiker der Koalition feiern eine deutliche Verschlechterung des Status quo als Erfolg“, kritisiert Hermann. „Dieser Ansatz ermöglichte keine zukunftsfähige Verkehrspolitik.“

Hermann fordert deshalb: „Wir brauchen eine Investitionsoffensive im Schienengüterverkehr und im Kombinierten Verkehr. Dies kann man nicht mit einem Haushalt erreichen, welcher nicht einmal die Höhe des Jahres 2008 erreichen wird.“ Hermann fordert zudem einen völlig neuen Ansatz im Verkehrsbereich. „Wir müssen die Einnahmeseite verbessern. Also konsequenter Abbau von Steuerprivilegien: Sehr teuer kommt dem Staat das Dienstwagenprivileg und die Steuerbefreiung von Flügen im internationalen Bereich.“ Beide Maßnahmen würden jeweils drei bis vier Milliarden Euro zusätzliche Einnahmen bedeuten.

Hermann begrüßt die Ausweitung der LKW-Maut auf vierspurige Bundesstraßen. Dies sei „ein erster Schritt in die richtige Richtung“, darüber hinaus fordern die Grünen jedoch eine Mautpflicht für Lastwagen ab 3,5 Tonnen. Darüber hinaus fehle dringend eine ehrliche Bestandsanalyse des gesamten Verkehrsnetzes. „Wir müssen endlich klären, welche Projekte brauchen Wirtschaft und Bevölkerung wirklich und was sind nur unsinnige Prestigeprojekte“, sagt Hermann. „Manchmal hilft eine Weiche an der richtigen Stelle mehr, als ein Milliardenprojekt, welches sich über 30 Jahre hinzieht.“ Der grüne Verkehrspolitiker glaubt nicht an einen Start der LKW-Maut auf Bundesstraßen bereits im Januar 2011. Dafür müssten zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen geklärt werden. Bislang darf der Bund auf Bundesstraßen nur im Ausnahmefall eine Maut erheben, wenn diese von Mautausweichverkehren betroffen ist. Die einzig saubere Lösung wäre nach Ansicht von Winfried Hermann, deshalb das Autobahnmautgesetz zu ändern und autobahnähnliche Straßen generell zu bemaute. Ramsauers Argumentation, die vierspurigen Autobahnen wären besonders von Ausweichverkehren betroffen, hält er für gefährlich. „Nichts wäre peinlicher für das Ministerium, als dass die Mautausweitung realisiert wird und nach zwei Jahren beschließt ein Gericht, das war nicht rechtmäßig.“

Haushaltentwurf kommt Anfang Juli

Die Diskussion über die genaue Ausgestaltung Sparmaßnahmen ist in der Koalition in vollem Gange und die Parlamentarier werden Ideen mit in den Entwurf einbringen. Anfang Juli will die deutsche Bundesregierung den Haushaltsentwurf 2011 vorstellen. Alle Sparmaßnahmen, die einer gesetzlichen Änderung bedürfen, werden zusammen in ein Haushaltsbegleitgesetz eingespeist.



6. Österreich: Güterzug entgleist - Dutzende Pkw mit Totalschaden

In der Nacht auf Mittwoch kam es auf der Arlbergstrecke nahe Bludenz zu einem folgenschweren Bahn-Unfall. Zwischen Hintergasse und Braz entgleisten zehn von 16 Waggons eines 548 Meter langen Pkw-Transportzugs. Der Lokführer wurde leicht verletzt, die geladenen Pkw sind zum Teil schwer beschädigt. Die Westbahnstrecke ist im Bereich Bludenz - Landeck gesperrt. Die ÖBB vermuten ein technisches Gebrechen als Unfallursache.

Der Güterzug war auf dem Weg vom rumänischen Curtici nach Valenton in Frankreich, als es um 3.10 Uhr zu der Entgleisung kam. Zuerst sprangen vier Waggons aus den Schienen. Der restliche Zug fuhr noch einige hundert Meter weiter. Bei der ersten Weiche am Ostkopf des Bahnhofs Braz wurden dann die Lok und die übrigen Waggons ausgehoben.

Lok lag drei Meter vor einer Haustüre

"Die Lok lag drei Meter vor einer Haustüre. Die Waggons und die Pkw wurden auf den Campingplatz geschleudert. Wir hatten Riesenglück, dass nicht mehr passiert ist", berichtete der Bludenzer Bezirkshauptmann Johannes Nöbl. Landeshauptmann Herbert Sausgruber sprach von einem "massiven Ereignis" und angesichts des Ausgangs von einem "kleinen Wunder". Normalerweise wird der "Brazer Bogen", wo sich das Unglück ereignete, mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h passiert. Der Pkw-Zug war in der Nacht aber wesentlich schneller unterwegs. Nach Aussagen des Lokführers ließ sich die Geschwindigkeit des Zuges nur mehr bedingt reduzieren, berichtete ÖBB-Sprecher Rene Zumtobel. Daher schließe man auf ein technisches Problem an der Lok oder an den Wagen. "Menschliches Versagen können wir derzeit ausschließen", betonte Zumtobel.

Rund 100 Einsatzkräfte sind mit den Aufräumarbeiten beschäftigt. Etliche Autos lagen am Unglücksort verstreut herum. Jeder der Waggons war mit 15 bis 20 Pkw unterwegs. "Wir brauchen hier schwere Eisenbahnkräne, um die Waggons und die Pkw abzutransportieren", erklärte Zumtobel.

Schaden in Millionenhöhe

Auch der Schaden an der Westbahnstrecke ist enorm. Sowohl Oberleitung als auch Gleise sind schwer beschädigt. Die Arbeiten werden sicher mehrere Tage dauern. Allein der materielle Schaden der ÖBB gehe an die Millionengrenze, "es kann unter Umständen aber auch noch mehr werden", sagte der Pressesprecher. Wer für die demolierten Pkw aufkommen muss, werde über die "Schuldfrage" zu klären sein. Zwischen Landeck und Bludenz wurde umgehend ein Schienenersatzverkehr mit Bussen bereitgestellt. Fernverkehrszüge werden bis auf weiteres über Innsbruck, Kufstein, München und Lindau - mit entsprechenden Fahrzeitverlängerungen - umgeleitet.

7. Spritsparen nach dem Baukastenprinzip

Stuttgart. Nutzfahrzeughersteller, die künftig Kohlendioxid sparen wollen, müssen verschiedene Maßnahmen kombinieren: So lautete die Botschaft der „Truck Powertrain 2020- Mastering the CO2 Challenge“ Studie des Beratungsunternehmens Roland Berger. Neben den alternativen Antrieben wie den Hybridmodellen bilden die Leichtbauweise und aerodynamische Konzepte ein Spar-Trio, dass im Paket die Nutzfahrzeuge je nach Segment bis 20 Prozent spritsparender machen kann. Besonders wichtig sind dabei Maßnahmen, die das Fahrzeug selbst betreffen, da diese die Rolleigenschaften verbessern helfen.

Auf den Roll- und den Luftwiderstand entfallen rund 40 Prozent der vom Fahrzeug aufgebrauchten Energie. So könnte laut Schätzung der Experten bei einem 40 Tonner, der in zehn Jahren vom Band laufen wird, der Truck um 3bis 5 Prozent und der Trailer nochmals um 7 bis 10 Prozent effektiver rollen als heutige Modelle. Zusammen mit den Verbesserungen der Fahrzeugtechnik (Potenzial: rund 5 Prozent) würde der Dieselverbrauch um ein Fünftel sinken. Die Mittel dazu sind bekannt: Seitenverkleidung am Trailer, Spoiler und Super-Singlereifen. Das diese Verbrauchsvermeidung notwendig sein wird, zeigen die internationalen Vorgaben an die CO2- oder Verbrauchswerte. So gelten beispielsweise in Japan heute schon Kraftstoffverbrauchshöchstwerte. In den USA soll es spätestens im Jahr 2016 CO2-Richtwerte geben. Ähnliches erwarten die Analysten für Europa.

In diesen drei hochregulierten Märkten erwarten die Studienherausgeber eine Verbesserung der Antriebstechnologie in den kommenden von rund fünf Prozent. Indes könnten die Wachstumsmärkte wie Brasilien, China, Indien oder Russland ihre Fahrzeuge um 10 bis 20 Prozent sparsamer machen im Vergleich zum Stand von 2007. In heutigen Vergleichen der LKW aus Brasilien und Deutschland

liegen laut Roland Berger die Durchschnittsverbrauchswerte bei den 12-, 18- und 40 Tonner um 22, 11 beziehungsweise 13 Prozent auseinander.

8. Interview mit Jan Dahl – General Manager Star Rescue Europe A/S

Truck.at: Herr Dahl, sie sind jetzt seit einem Jahr General Manager bei Star Rescue. Was genau macht Star Rescue?

Jan Dahl: Wir sind eine Assistance für PKW und LKW und bieten Pannenhilfe- und Mobilitätsdienstleistungen in diesem Bereich an. Wir erweitern gerade unser LKW Geschäft und bieten auch Customer Care Lösungen für Großkunden.

Truck.at: Herr Dahl, wo ist Star Rescue und welche Länder betreuen Sie heute?

Jan Dahl: Star Rescue ist sowohl in Dänemark als auch in Litauen. Wir bedienen unseren Kunden in ganz Europa, jedoch liegt unsere Stärke auch darin, Kunden in Dänemark, Norwegen, Schweden, Finland, den baltischen Ländern, Russland, Ukraine und Kaliningrad sowie Weißrussland mit Assistance Leistungen zu unterstützen. Durch die strategisch ausgesuchten Länder DK und LT haben wir die Möglichkeit, schnellstens auf Marktsituationen- sowie Änderungen zu reagieren.

Truck.at: Was hat sich seit Ihrem Eintritt als General Manager in einem Jahr geändert?

Jan Dahl: Ich kam zu Star Rescue in einer sehr schwierigen Situation – die Krise sowie andere Faktoren haben Star Rescue finanziell in einer schwierige Lage versetzt. Es war meine Aufgabe, sowie Herausforderung, eine Neustrukturierung und dementsprechende Änderungen durchzuführen, damit das Unternehmen wieder den verlorengegangenen Glanz zurückgewinnen kann. Der wichtigste Punkt war natürlich die Reorganisation sowie Kostenreduzierung – eine Teilverlagerung nach Litauen hat diese Aufgabe erfolgreich gemacht – erstmals seit langem schreiben wir schwarze Zahlen. Dies ist vor allem in der heutigen Zeit bemerkenswert. Zusätzlich habe ich neue Kooperationspartner sowie Kunden angesteuert, wodurch wir heute in der Lage sind, unsere Produktpalette zu erweitern und unseren Kunden als auch Lieferanten mit einem soliden Service dienen zu können. Diese Aufräumaktion ist fast vollständig durchgeführt, aber wir sind noch nicht am Ziel. Dezember 2010 werden wir unsere Ziele erreicht haben!

Truck.at: Welche „Aktionen“ führen Sie derzeit durch um Kunden und Lieferanten ein besseres, erweitertes Service bieten zu können?

Jan Dahl: Wir sind sehr stolz mit einem starken europäischer Partner eine Kooperation im Nutzfahrzeug bereich gestartet zu haben - Service 24 Austria ist ein fairer Partner, welcher eine große Produktpalette bietet, die wir lange gesucht haben. In der heutiger Zeit ist es für eine Notrufzentrale alleine in Europa nicht möglich zu überleben – daher freuen wir uns besonders, mit Service 24 Austria gemeinsam Produkte kreiert zu haben. Diese Kooperation schneidet auf beiden Seiten des Messers – für uns bedeutet diese Kooperation, dass wir sehr aktiv am Markt präsent sein werden und für Service 24 Kunden können wir kompetente Hilfe rund um die Mobilität in Skandinavien, dem Baltikum und Russland und leisten! Gemeinsam bieten wir unseren Kunden ab sofort ein erweitertes Service an.

Truck.at: Wie ist die Situation derzeit in „Ihren“ Ländern? Wie sehen Sie derzeit die Chancen im Nutzfahrzeugbereich?

Jan Dahl: In Skandinavien merken wir einen Aufwind – es schaut etwas besser aus und die Tendenz zeigt, dass die Wirtschaft wieder stärker wird – dies merken wir auch im Nutzfahrzeugbereich, da wir neue Aufträge und Kunden erhalten.

Dieser Markt ist sehr groß und wir spüren, dass ein Wachstum stattfindet. Die baltischen Länder haben das Tief erreicht – derzeit ist die Situation stabil, und merken wir ebenfalls ein leichtes Wachstum. Dies zeigt sich auch bei einem der größten Trailervermieter in den baltischen Ländern, hier ist ein zweistelliger Wachstumsprozentsatz! Bemerkenswert ist die Frage nach Qualität und Service – Trotz finanzieller Schwierigkeiten im Markt bestehen Kunden immer mehr auf Service – genau hier setzen wir mit unseren neuen Produkten an und bieten Kunden in allen Bereichen ein passendes Konzept.

Russland bietet einen stets wachsenden Markt – hier gibt es keine Einbußen wie bei uns in Europa – also auch hier setzen wir unsere Prioritäten.

Truck.at: Herr Dahl, letzte Frage: Wie sehen Sie die nächsten Jahren für Ihre Firma und den Markt allgemein im Norden?

Jan Dahl: Star Rescue wird in Zukunft beweisen, dass es ein stabiles Unternehmen ist, welches in den nächsten 2 Jahren ein Wachstum von 20% erreichen soll und wird. Es ist für mich als neuer Geschäftsführer sehr wichtig, dass wir wieder Vertrauen und einen guten Namen in Europa bieten können – Ein Team von motivierten Mitarbeitern sowie ein guter Stab an Führungskräften setzt sich derzeit ein den „Norden“ mit bestem Service und Qualität zu unterstützen!

Truck.at: Vielen dank für das Gespräch!

9. Reifenangebot der Woche



Marke:.....Michelin
Dimension:235/ 75 R17,5
Typ:.....XTA2 Energy Auflieger
Preis:.....€ 252,62/ Stk. (solange der Vorrat reicht)

10. Böse Buben – Zwei auf einen Streich

Sonntag, 13.06.2010, 12:07 Uhr: Ein Anruf der Polizei aus St. Michael bei der Service 24 Notrufzentrale, betreffend einer Strafauszahlung von € 1.500,00 für einen Polnischen LKW Fahrer wegen Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Pausen. Das übliche Prozedere folgt: Aufnahme der Daten bis hin zur Auszahlung selbst. Eigentlich ein ganz normaler Auftrag für die Operator von Service 24, wie an so vielen anderen Tagen auch - nichts Außergewöhnliches also. Wer nun jedoch denkt, dass dieser Fall hiermit abgeschlossen ist, der irrt!

Derselbe Tag um 17:34 Uhr:

Erneut ein eingehender Anruf von der Polizei, wiederum geht es um denselben Fahrer mit demselben Fahrzeug. Man würde es nicht für möglich halten, aber der Fahrer ist ohne Fahrzeugpapiere, welche sich noch in Gewahrsam der Polizei befanden, zu seiner Abladestelle gefahren und nur durch Zufall wurde das Fahrzeug nochmals von der Polizei in Lannach gestoppt. Dieser Verstoß hatte zur Folge, dass abermals eine Strafe von € 1.500,00 fällig war - wobei zu erwähnen wäre, dass der Fahrer lediglich auf Anweisung seines Vorgesetzten gehandelt hat. Wieder erfolgte die bereits genannte Organisation der Strafauszahlung durch Service 24. Der polnische Transporteur wurde somit an diesem einen Tag € 3.000,-- allein für Polizeistrafen los.....

Bleibt zu hoffen, dass die Firma folgenden Leitsatz beherzigt:

„Quae nocent, docent“ - Durch Schaden wird man klug.

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.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, klicken Sie bitte [hier](#)

Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

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

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