

# FAHRER info

DIE ZEITUNG FÜR ALLE BERUFSKRAFTFAHRERINNEN

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



**TEMPO 140: EIN PILOTVERSUCH**  
**GEWERKSCHAFTSKRITIK AM EU-MOBILITÄTSPAKET**  
**RECHT: FREIGABE DES PANNENSTREIFENS**  
**U. V. M.**

SEITE 4

SEITE 6

SEITEN 10/11

Foto: © Astinag

2 | 2018  
2. QUARTAL

**OGB** **AK** ÖSTERREICH

## NEUE EU-REGELN FÜR BERUFSKRAFTFAHRERINNE FREIGABE DES PANNENSTREIFENS, DEMO „NEIN ZUM 12-STUNDEN-TAG“



Werte Kollegin!  
Werter Kollege!  
Liebe Freunde!

Den Sommer haben wir bereits hinter uns gelassen und somit ist es auch an der Zeit, euch alle herzlichst zu unserem Jahrestreffen am 24. November 2018 einzuladen. Alle Details, Datum und Uhrzeit befinden sich im Blattinneren.

Die alljährliche Eröffnung des Jahrestreffens BerufskraftfahrerInnen übernimmt unsere neue Arbeiterkammerpräsidentin Renate Anderl. Anschließend hält unser Freund und Mitstreiter Dr. Herbert Grundtner wie jedes Jahr ein Referat und beantwortet eure Fragen mit hilfreichen Tipps und Anekdoten aus dem Berufsbild unserer BerufskraftfahrerInnen. Wir freuen uns wie immer auf zahlreiche Gäste, nette Gespräche und einen schönen Nachmittag mit euch.

Zum Abschluss unseres Treffens gibt es eine einzigartige Tombola, bei der tolle Preise auf euch warten.

### Scharfe Gewerkschaftskritik an neuen EU-Regeln für BerufskraftfahrerInnen

Das im Verkehrsausschuss des Europaparlaments beschlossene EU-Mobilitätspaket beinhaltet weniger Ruhepausen für die Lkw- und BuslenkerInnen. Somit steigt auch die Gefahr für Unfälle erheblich. Künftig wird erst nach drei Wochen und nicht wie bisher schon nach zwei Wochen eine reguläre Ruhezeit von 45 Stunden den Arbeitsalltag der BerufskraftfahrerInnen bestimmen.

### Freigabe des Pannestreifens

Was sich in Sachen Gesetzen und rechtlicher Bestimmungen Neues tut, wird uns Dr. Herbert Grundtner wieder detailliert im Heft schildern. In dieser Ausgabe wird unter anderem eine neue Novelle vorgestellt, die sich mit der Freigabe des Pannestreifens befasst, der bei viel Verkehr als zusätzlicher erlaubter Fahrstreifen benützt werden darf.



### Rückblick: Demo „Nein zum 12-Stunden-Tag“

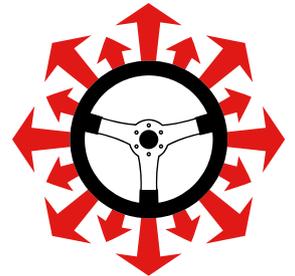
Über 100.000 besorgte und zornige Menschen haben an dieser Demo teilgenommen – leider ohne Erfolg. Die Regierung hat ein neues Arbeitszeitgesetz vorgelegt, das mit 1. September 2018 in Kraft getreten ist und mit dem der 12-Stunden-Tag eingeführt wurde. Wir werden uns auch weiterhin für die Demokratie und Bürgerbeteiligung einsetzen und nicht aufgeben!

Gemeinsam sind wir stark!

 **Euer Robert Wurm**  
kontakt@fahrerinfo.at



ROBERT WURM



#### 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. Internet: www.fahrerinfo.at  
Redaktionsteam: Uli Grundtner, Robert Wurm, Romana Steininger, Michael Walczyk, Martin Mödl, Thomas Svejda, Franz Altenburger.  
Layout/Grafik: Walter Schauer. Herstellung: Verlag des ÖGB GmbH, 1020 Wien, Johann-Böhm-Platz 1, Telefon: 01/662 32 96-0, Fax: 01/662 32 96-39793.  
E-Mail: zeitschriften@oegbverlag.at; Internet: www.oegbverlag.at; UID: ATU 55591005; FN 226769i. 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 Häuser, ASFINAG, Fotolia, Harald Mannsberger.  
Offenlegung gemäß Mediengesetz, § 25: www.fahrerinfo.at/impressum

www.fachausschuss-berufskraftfahrer.at





Der Fachausschuss Berufskraftfahrer  
möchte dich und deine Begleitung am

**Samstag, dem 24. November 2018  
von 16.00 bis 20.00 Uhr**

zum alljährlichen  
**BERUFSKRAFTFAHRERINNENTREFFEN**  
ins  
**Adolf-Czettel-Bildungszentrum**  
(Großer Saal)  
**1040 Wien, Theresianumgasse 16-18**

einladen.

**BEGRÜSSUNG:**

Renate Anderl, Arbeiterkammerpräsidentin

**HAUPTREFERAT:**

Dr. Herbert Grundtner  
zum Thema

**„Neues aus 2018, Vorschau auf 2019“**

Zum Abschluss findet eine Tombola statt.

Für Speis und Trank ist gesorgt!

Auf zahlreichen Besuch freut sich der  
Fachausschuss Berufskraftfahrer



# TEMPO 140: EIN PILOTVERSUCH

Auf Teilen der Westautobahn kann seit 1. August 140 km/h gefahren werden. 32 Kilometer zwischen Haid und Sattledt und 88 Kilometer zwischen Melk und Oed sind für das Pilotprojekt ausgewählt worden. Überzeugt sind trotzdem noch nicht alle: Auch wenn sich viele darüber freuen, dieselben Strecken schneller überwinden zu können, sind doch manche skeptisch.



## Umwelt gefährdet und erhöhtes Unfallrisiko

Greenpeace in etwa befürchtet eine erhebliche Steigerung der Unfallgefahr und kritisiert weiters die Erhöhung der gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxide sowie Treibhausgase. Greenpeace fordert daher von Verkehrsminister Norbert Hofer, das fragwürdige Experiment sofort zu stoppen, um Mensch und Natur keinem weiteren Risiko auszusetzen. Stattdessen soll die Regierung in den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel investieren.

„Mit der Tempo-140-Strecke begibt sich Verkehrsminister Norbert Hofer auf eine umweltpolitische Geisterfahrt: Anstatt unsere Umwelt zu schützen, verpestet das die Luft und erhöht das Unfallrisiko“, sagt Adam Pawloff, Klima-Sprecher bei Green-

peace in Österreich. „Mit Tempo 140 schadet Minister Hofer unserer Natur und gefährdet die Sicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung. Statt solch fragwürdige Experimente zu starten, muss Hofer endlich wirkungsvolle Schritte setzen, um Umwelt und Klima zu schützen: Dazu gehört etwa die Bahn auszubauen und mehr Züge auf die Schiene zu bringen.“

## ÖAMTC für elektronisch angezeigte Flexibilisierung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Prinzipiell kann sich der ÖAMTC eine Anhebung des Tempolimits vorstellen, hätte das aber lieber mit einer elektronisch angezeigten Flexibilisierung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. Der Vorteil einer flexiblen Temporegelung liegt für den ÖAMTC darin, dass bei un-

günstigen Verkehrs- oder Witterungsverhältnissen die Tempolimits auch gesenkt werden können. Hinzu kommt, dass elektronisch angezeigte Tempolimits auf mehr Akzeptanz bei den FahrzeuglenkerInnen stoßen, da sie nachvollziehbar sind. Bei dem jetzt beginnenden Test wird das Limit mit Blechschildern kundgemacht. „In diesem Fall gilt besonders, dass angepasste Geschwindigkeit das A und O für die Verkehrssicherheit ist“, erklärt ÖAMTC-Jurist Martin Hoffer abschließend. „Der seinerzeitige 160-km/h-Versuch hat gezeigt, dass die Rechtsfahrordnung besser eingehalten wird und die Unfallzahlen sogar etwas zurückgegangen sind“, erinnert Hoffer. „Das deutet mitunter auf ein höheres Gefahrenbewusstsein hin.“

# AUF DER WESTAUTOBAHN



## VCÖ: Unerheblicher Zeitgewinn

Der VCÖ warnt vor den negativen Folgen einer Erhöhung des Tempolimits. Ein höheres Tempo bedeutet auch einen längeren Anhalteweg. Mit dem Tempo nehmen Unfallrisiko und Unfallschwere zu. „Einem minimalen theoretisch möglichen Zeitgewinn stehen ein real erhöhtes Unfallrisiko, mehr Spritverbrauch, mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen und ein erhöhter Schadstoffausstoß gegenüber. Der VCÖ lehnt Tempo 140 ab“, stellt der VCÖ-Experte Markus Gansterer fest. Auf der Teststrecke zwischen Haid und Sattledt beträgt der theoretische Zeitgewinn rund eine Minute, auf dem Abschnitt Melk-Oed nicht einmal vier Minuten.

Beide Versuchsstrecken sind auf der A1 (Melk-Öd und Haid-Sattledt). Die A1 bei Haid ist jener Autobahnabschnitt, wo die meisten Lkw unterwegs sind. Allein im Vorjahr fuhren hier rund fünf Millionen Lastwagen, mehr als doppelt so viele wie über den Brenner, macht der VCÖ aufmerksam. Auch in Zukunft werden lang-

samere Pkw die Lkw überholen. Eine Zunahme von Drängeln ist zu befürchten.

Mit Tempo 140 nehmen die Geschwindigkeitsunterschiede zu, umso mehr, als die Toleranzgrenze in Österreich – im Unterschied zur Schweiz – sehr hoch ist. Tempolimit 140 wird in der Realität bei vielen 150 km/h oder mehr bedeuten.

„Um zu verhindern, dass Tempo 140 in der Realität 150 km/h oder mehr bedeutet, ist die Toleranzgrenze nach Schweizer Vorbild zu senken. Das Motto ‚Darf’s a bisserl mehr sein?‘ kann beim Tempo fatal enden“, stellt VCÖ-Experte Markus Gansterer fest. Der Verkehrsfluss ist bei großen Tempounterschieden schlechter, was die Stauanfälligkeit erhöhen kann.

Die Einführung von Tempo 140 steht auch im Widerspruch zum Ziel der Bundesregierung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs um ein Drittel zu reduzieren, betont der VCÖ. Mit dem Tempo nehmen der Spritverbrauch und damit auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu. Laut Studie der TU Graz erhöht sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch Tempo

140 statt 130 um zwölf Prozent. Auch die gesundheitsschädlichen Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen nehmen zu.

## In kaum einem anderen Land

Tempo 140 auf der Autobahn ist nur in wenigen Ländern Europas erlaubt, so etwa in Polen und Bulgarien. In Deutschland gibt es auf den Autobahnen kein Limit, aber eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h. 130 km/h ist das häufigste Tempolimit in Europa, es gilt in 18 Ländern.

„Autobahnen sind dazu da, sicher, aber auch zügig voranzukommen. Wir glauben, dass unsere bestens ausgebauten, dreispurigen Abschnitte auch auf Tempo 140 ausgelegt sind – sofern man so schnell fahren will und es die äußeren Rahmenbedingungen erlauben. Mit 2019 werden erste Testergebnisse zu den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten vorliegen“, erklärt Josef Fiala, Geschäftsführer der ASFINAG Service GmbH.

Quelle: ÖAMTC/VCÖ/Greenpeace/orf.at/BMVIT/ASFINAG



Fotos: © Asfinag

# Scharfe Gewerkschaftskritik an neuen EU-Regeln für BerufskraftfahrerInnen



Foto: © MAN

vida-Delfs: „Auch ÖVP stimmte im Verkehrsausschuss für mehr Verkehrstote, weniger Ruhepausen und weniger Sicherheit auf Europas Straßen.“

**S**charfe Kritik am im Verkehrsausschuss des Europaparlaments mit konservativer Mehrheit angenommenen EU-Mobilitätspaket übt Karl Delfs, Bundessekretär für den Bereich Straße in der Gewerkschaft vida. Auch die ÖVP-Abgeordnete Claudia Schmidt hat für weniger Ruhepausen für die Lkw- und BuslenkerInnen und für mehr Verkehrstote auf Europas Straßen gestimmt. „Sie hat damit grünes Licht dafür gegeben, dass Lkw-LenkerInnen, die ohnehin unter einem enormen Zeitdruck stehen, künftig erst nach drei Wochen eine reguläre Ruhezeit von 45 Stunden und nicht wie bisher schon nach zwei Wochen haben. Das ist nichts anderes als parteipolitische Beitragstäterschaft zum Sterben auf Europas Straßen!“, betont Delfs. Er sieht im neuen Mobilitätspaket „drastische Verschlechterungen der Straßenverkehrssicherheit“ sowie eine „Stärkung des Sozialmiss-

brauchs durch osteuropäische Transportfirmen aufgrund fehlender Kontrollen durch die Behörden“.

## Lohn- und Sozialdumping wird Weg geebnet

Das Paket sei nicht nur ein „Anschlag auf die Verkehrssicherheit, sondern auch auf die Bus- und Lkw-LenkerInnen, ihre Ruhepausen und Familien“, so Delfs weiter. Das erklärte Ziel der Kommission, die Zahl der Verkehrstoten in den Unionsländern weiter zu senken, werde damit absurdum geführt. Die Zahl übermüdeeter LenkerInnen am Steuer werde weiter ansteigen, steht für Delfs außer Zweifel: „Zudem tragen EU-Abgeordnete mit ihrem Stimmverhalten auch zur Förderung von Lohn- und Sozialdumping bei und machen sich so zu Komplizen des Unrechts.“

## Blutzoll auf Österreichs Straßen wird steigen

Darüber hinaus werde mit diesem Paket die sogenannte 12-Tage-Regelung für BuslenkerInnen im grenzüberschreitenden Verkehr auch im innerstaatlichen Verkehr in allen Mitgliedsländern eingeführt, kritisiert der vida-Gewerkschafter: „Wer da-

für stimmt, dass BusfahrerInnen in Zukunft auch in Österreich zwölf Tage durchfahren müssen, ohne eine 45-stündige wöchentliche Ruhezeit konsumieren zu können, gefährdet die Sicherheit auf unseren Straßen für sämtliche VerkehrsteilnehmerInnen.“

## ÖVP verrät heimische Beschäftigte

Entsetzt zeigt sich Delfs über Schmidts Aussage, dass sich das Prinzip „Gleicher Lohn am gleichen Ort“ auf den Transportsektor nicht voll anwenden lasse und dies ohnehin das Ende des freien Warenverkehrs in Europa bedeuten würde: „Diese Aussagen bedeuten, dass es für eine Berufsgruppe, nämlich die der BerufskraftfahrerInnen, keine Kontrollen im Lohn- und Sozialdumping-Bereich geben soll.“ Die heimischen Lkw-FahrerInnen würden dadurch massiv gefährdet, warnt der vida-Gewerkschafter: „Eine derartig abgehobene Politik zulasten der in Österreich Beschäftigten ist ein Hauptgrund dafür, warum sich immer mehr Menschen mit Entsetzen von Europa abwenden.“

Quelle: vida

# Kampf für faires Arbeitszeitrecht

**12 h/Tag, 60 h/Woche arbeiten? Arbeitszeit-Hotline: 0800 22 12 00 60**

„Mit dem Inkrafttreten des neuen Arbeitszeitgesetzes werden Bestimmungen Wirklichkeit, die sich auf die Geldbörse, die Freizeit und die Gesundheit der ArbeitnehmerInnen auswirken“, erklärte ÖGB-Präsident Wolfgang Katzian im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Vorsitzenden und VertreterInnen aller Gewerkschaften am 1. September.

**N**icht nur der ÖGB und die Gewerkschaften haben vor den Auswirkungen dieses Husch-Pfusch-Gesetzes gewarnt. Auch 120.000 Menschen machten bei einer Demonstration in Wien deutlich, dass sie sowohl Inhalt als auch Vorgangsweise ablehnen. Diese Unzufriedenheit hat sich über den Sommer nicht geändert: Eine aktuelle Umfrage bestätigt, dass fast 60 Prozent der ArbeitnehmerInnen die neue Arbeitszeitregelung und 80 Prozent die Vorgangsweise der Regierung, das ohne Einbeziehung der Sozialpartner durchzupeitschen, ablehnen.

## Wesentlichste Kritikpunkte

Die Kritik am neuen Arbeitszeitgesetz bleibt aufrecht, betonte Katzian: „Die Behauptung, dass niemand länger arbeiten muss, ist falsch. 12-Stunden-Tage und 60-Stunden-Wochen sind ab sofort möglich, wesentlich mehr Überstunden können angeordnet werden. Es ist unklar, ob Beschäftigte mit Gleitzeitvereinbarungen, ihre Überstunden entlohnt bekommen. Die Mitbestimmung wurde gestrichen. Und die Freiwilligkeitsgarantie ist der mit Abstand größte Fake: Jeder, der jemals in der Privatwirtschaft gearbeitet hat, weiß, was von Freiwilligkeit zu halten ist. Auch Kündigungsschutz gibt es keinen.“

## ÖGB für flexible Arbeitszeiten, gegen einseitiges Diktat

Eine Vielzahl an flexiblen Regelungen in Kollektivverträgen (KV) verdeutlicht, dass der ÖGB nie gegen flexible Arbeitszeiten gewesen ist. „Aber was wir hier



Foto: © ÖGB/Miriam Reither

erlebt haben, ist ein einseitiges Diktat zugunsten der Arbeitgeber, ohne einen einzigen Punkt, der zu einer Verbesserung für die Beschäftigten führt. Diese Verschlechterungen werden wir nicht hinnehmen“, kündigte Katzian an: „Wir holen uns zurück, was genommen wurde und was versprochen wurde. Jetzt wenden wir uns an die Besteller dieses Gesetzes.“ Die Gewerkschaften haben nun jene Forderungspunkte und Ziele, die in den Branchen geregelt werden müssen, definiert. „Bei der gemeinsamen Konferenz aller KV-VerhandlerInnen der Gewerkschaften am 18. September wurden diese Forderungen beschlossen und präsentiert. Der Preis für dieses Gesetz wurde gemeinsam festgelegt, im Herbst ist Zahltag.“

## Initiative für ein neues, modernes Arbeitszeitrecht

Neben der massiven Kritik an dem neuen Arbeitszeitgesetz startet der ÖGB nun die größtmögliche Begutachtung in Form einer Initiative für ein neues, modernes Arbeitszeitrecht. Dazu sollen Beiträge aus der Zivilgesellschaft gesammelt werden, ExpertInnen auf unterschiedlichen Ebenen einbezogen und letztendlich Gespräche mit allen politischen Parteien geführt werden. „Wir starten diese Initiative, um die Lebensarbeitszeit in all ihren Facetten neu und modern zu denken. Denn wir wollen gute Arbeit und ein gutes Leben für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer“, betont ÖGB-Präsident Katzian.

Quelle: ÖGB

# Dienststellenbesuch in der Bus-Garage Rax Wiener Linien

Unsere neue Arbeiterkammerpräsidentin Renate Anderl und der Vizepräsident der AK Wien, Erich Kniezanrek, sind der Einladung des Betriebsratsvorsitzenden der Garage Rax, Leopold Wurm, gefolgt.

**A**m 8. August 2018 haben Renate und Erich samt Team ihre Wecker sehr früh gestellt. Alle waren bereits um 4.00 Uhr in der Früh in unserer Rax-Garage, denn der erste große Einsatz erfolgt bereits um 4.00 Uhr.

Während des Frühbeginns wurden viele Gespräche mit den KollegInnen geführt. Überrascht war Renate Anderl vom „Schmäh“ und der guten Laune, die bereits zu dieser Morgenstunde herrschten. „Morgenmuffel findet man hier keine, es war schön, so viele motivierte Menschen zu sehen“, so Renate Anderl.

Renate und Erich schauten auch im Werkstätten- und Verwaltungsbereich bei den KollegInnen vorbei. Dort wurde ihnen der reibungslose Ablauf der einzelnen Arbeitsläufe gezeigt. Jede/r einzelne Kollegin/Kollege freute sich, einige per-



Renate Anderl zu Besuch in der Rax-Garage

sönliche Worte mit Renate und Erich wechseln zu können.

Zum Abschluss bedankten sich beide herzlich für den tollen Einsatz, den alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (LenkerInnen, WerkstättenmitarbeiterInnen, VerwaltungsmitarbeiterInnen) bei den Wiener Linien, insbesondere der Dienststelle Rax, täglich rund um die Uhr leis-

ten. Bei der Abschlussrede bedankte sich auch der Betriebsratsvorsitzende der Garage Rax im Namen der KollegInnen für diesen Besuch und informierte außerdem vorweg über den bereits feststehenden Termin der AK-Wien-Wahl in der Zeit von 20. März bis 2. April 2019.

*Euer Leopold Wurm*



# VCÖ & T&E: Österreichs EU-Vorsitz entscheidend für Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Spritverbrauch der Autos und Lkw

**W**ährend Österreichs EU-Vorsitz fällt die Entscheidung, ob die CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Spritverbrauch von neuen Pkw und Lkw rasch sinken oder nicht, machten VCÖ und der europäische Dachverband „Transport & Environment“ bei einem Pressegespräch in Wien aufmerksam. Der VCÖ erwartet sich zudem einen engagierten Einsatz Österreichs, damit die Weichen für die zukünftige Lkw-Maut im Interesse der transitgeplagten Bevölkerung gestellt werden. Weiters ist ein Ende der Verwendung des Klimakillers Palmöl bei Biodiesel voranzutreiben.

„Der Verkehr ist nicht nur in Österreich, sondern auch in der EU der größte Problembereich beim Klimaschutz und beim Energieverbrauch. Während Österreichs EU-Vorsitz fallen zentrale Entscheidungen über die Energiewende im Verkehr. Auf Österreich ruhen große Hoffnungen“, erklärte William Todts, der Geschäftsführer des europäischen Dachverbandes des VCÖ „Transport & Environment“ (T&E).

Während Österreichs Vorsitz wird über die künftigen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw entschieden und damit auch, wie hoch der Spritverbrauch in Zukunft sein wird. Der vorliegende Vorschlag der EU-Kommission sieht lediglich eine Reduktion um 15 Prozent bis zum Jahr 2025 im Vergleich zum Jahr 2021 vor, und es fehlt eine Vorgabe für die Hersteller, einen Mindestanteil an Null-Emissions-Fahrzeugen zu verkaufen, kritisierten VCÖ und T&E. „Lasche CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw und Lkw bedeuten, dass die Mitgliedstaaten zusätzliche Maßnahmen umsetzen müssen, um die Klimaziele erreichen zu können. Es ist auch für Österreich wesentlich, dass in der EU viel stärker als bisher bei den Fahrzeugen, die auf

den Markt kommen, angesetzt wird“, betonte VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen.

## Niedrige CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw und Lkw forcieren

Auch über die erstmalige Einführung von CO<sub>2</sub>-Grenzwerten für Lkw wird entschieden. Die EU-Kommission hat eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Lkw um 15 Prozent bis zum Jahr 2025 im Vergleich zum Jahr 2019 vorgeschlagen. 35 große internationale Unternehmen, wie Ikea und Nestlé, fordern eine Reduktion um 24 Prozent bis zum Jahr 2025. Ein niedriger CO<sub>2</sub>-Grenzwert für neue Lkw ist aus ökologischer und ökonomischer Sicht wichtig, weil damit Umweltbelastung und Spritverbrauch sinken, betonten VCÖ und T&E.

Für das Transitland Österreich ist auch die Eurovignette zentral. Diese entscheidet über die zukünftige Lkw-Maut in der EU. „Die von Lkw verursachten Umwelt- und Gesundheitsschäden müssen zur Gänze in die Maut einbezogen werden können. Solange es keine Kostenwahrheit beim Lkw-Verkehr in der EU gibt, werden Transitlawinen durch Österreich rollen. Hier kann Österreich im Interesse der transitgeplagten Anrainer viel erreichen“, betonte VCÖ-Expertin Rasmussen. Zu unterstützen ist, dass der derzeitige Plan auch eine Maut für die stark wachsende Anzahl von Kleintransportern vorsieht.

## Verzicht auf Palmöl für Biodiesel

Obwohl nur 5 Prozent der Fahrzeuge auf Europas Straßen Lkw sind, sind sie für 25 Prozent der klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs verantwortlich, berichtete T&E. In Österreich sind Lkw und Kleintransporter sogar für 44 Prozent der Kfz-Emissionen verantwortlich. Gegenüber dem Jahr 1990 haben sich die CO<sub>2</sub>-



Foto: © MAN

Emissionen des Lkw-Verkehrs mehr als verdoppelt.

Auch bei der Revision der „Renewable Energy Directive“ (RED) ist Österreichs Einsatz gefordert. Hier geht es darum, dass künftig kein Palmöl mehr für Biodiesel verwendet wird. Derzeit wird Biodiesel in der CO<sub>2</sub>-Bilanz mit null Emissionen verbucht. Aber gerade Biodiesel aus Palmöl ist ein regelrechter Klimakiller. Der Anbau der Plantagen führt direkt und indirekt (Verdrängung von anderen Anbauflächen) zur Rodung von Regenwäldern. Seit dem Jahr 2010 ist die für Biodiesel importierte Menge an Palmöl in der EU massiv gestiegen. Das gesamte Palmöl wird importiert. Die Hälfte der Palmöl-Importe in die EU fließt in die Tanks von Dieselfahrzeugen.

„Österreich soll den EU-Vorsitz auch nutzen, um das Bewusstsein in der EU zu erhöhen, dass die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen massiv zu verbessern und auszubauen sind. Österreich ist innerhalb der EU das führende Bahnland. Nur wenn künftig mehr Menschen mit der Bahn fahren und mehr Güter auf der Schiene statt auf der Straße transportiert werden, kann die EU die Klimaziele im Verkehr erreichen“, stellte VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen abschließend fest.

Quelle: VCÖ

# Späte Einsicht



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



## I. 29. StVO-Novelle:

Mit 13.7.2018 ist die 29. Novelle zur Straßenverkehrsordnung (BGBl. 2018/I/42) in Kraft getreten.

Diese Novelle beschäftigt sich mit der Freigabe des Pannestreifens, soll heißen, dass bei viel Verkehr der Pannestreifen als zusätzlicher erlaubter Fahrstreifen benützt werden darf.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

1. In § 43 Abs. 3 wird der Punkt am Ende der lit. c durch einen Beistrich ersetzt und es wird folgende lit. d eingefügt:

„d) geeignete Autobahnstrecken festzulegen, auf denen das zeitweilige Befahren des Pannestreifens erlaubt werden darf (§ 44d).“

Diese gibt dem BMVIT die Möglichkeit, durch Verordnung den Pannestreifen für den fließenden Verkehr freizugeben.

Das BMVIT hat von dieser Gesetzesbestimmung bereits Gebrauch gemacht und eine Verordnung bzgl. der A 4 erlassen:

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Freigabe des Pannestreifens auf einem Abschnitt der A 4 Ost Autobahn (Pannestreifenfreigabe-Verordnung A 4), BGBl. 2018/II/180

Aufgrund § 43 Abs. 3 lit. d StVO 1960 wird verordnet:

§ 1. Als Strecke, auf der das zeitweilige Befahren des Pannestreifens erlaubt werden darf, wird der Abschnitt zwischen km 4,16 und km 7,43 der Richtungsfahrbahn Staatsgrenze der A 4 Ost Autobahn festgelegt.

Diese Verordnung ist am 17.7.2018 in Kraft getreten.

2. *Nach § 44c wird folgender § 44d samt Überschrift eingefügt:*

„Pannestreifenfreigabe

§ 44d. (1) Auf einer gemäß § 43 Abs. 3 lit. d verordneten Autobahnstrecke oder auf Teilen derselben dürfen Organe des Straßenerhalters das Befahren des Pannestreifens erlauben (Pannestreifenfreigabe), wenn

1. eine Beeinträchtigung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bereits eingetreten ist oder die Pannestreifenfreigabe aufgrund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft zur Aufrechterhaltung oder Förderung der Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs zweckmäßig ist und

2. das gefahrlose Befahren des Pannestreifens möglich ist.

(2) Eine Pannestreifenfreigabe ist mittels Fahrstreifensignalisierung (§ 38 Abs. 10) anzuzeigen. § 38 Abs. 10 gilt mit der Maßgabe, dass die Zeichen auch nur über dem Pannestreifen angebracht werden dürfen.

(3) Randlinien gelten im Bereich und zu Zeiten einer Pannestreifenfreigabe nicht als Sperrlinie und dürfen überfah-

ren werden; dasselbe gilt für Sperrflächen im Zuge der Pannestreifensignalisierung.

(4) Der Straßenerhalter hat sicherzustellen, dass der Zeitpunkt und die Dauer der Anzeige selbsttätig durch das System aufgezeichnet werden; diese Aufzeichnungen sind entweder in elektronisch lesbarer Form zu speichern oder in Form von Ausdrucken aufzubewahren. Parteien im Sinne des § 8 AVG ist auf Verlangen ein Ausdruck der Aufzeichnungen oder eine Kopie des Ausdruckes auszufolgen.“

Abs. 1 regelt die Voraussetzungen für die Erlassung der Freigabeverordnung.

Abs. 2 schreibt zwingend eine Spurensignalisierung vor.

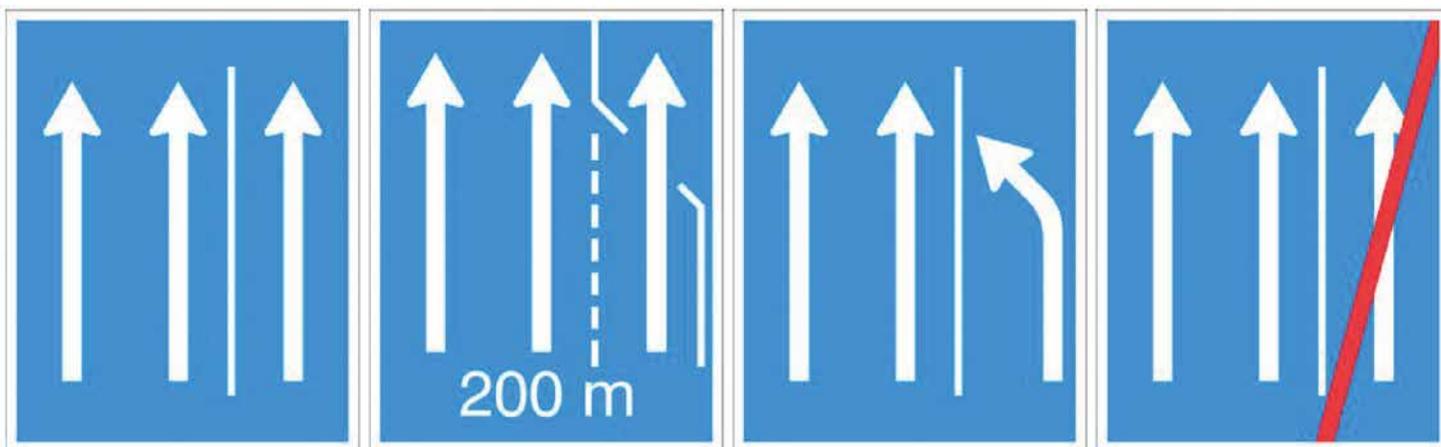
Abs. 3 ist besonders wichtig, da dieser das Überfahren der Randlinien und der Sperrflächen im Bereich der Pannestreifenfreigabe erlaubt.

3. § 46 Abs. 4 lit. d lautet:

„d) den Pannestreifen zu befahren, ausgenommen mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes, in den Fällen des § 44d, im Zuge des Beschleunigens zum Zweck des Wiedereinordnens in den fließenden Verkehr, zwecks Bildung einer Rettungsgasse und sofern sich nicht aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt.“

Damit wird die gesetzliche Erlaubnis erteilt, im Zuge der Pannestreifenfreigabe diesen benützen zu dürfen.

Heimlich, still und leise gibt der Gesetzgeber mit dieser Bestimmung zu, dass er mit der 24. StVO-Novelle einen Fehler gemacht hat. Anlässlich der Einführung der



Rettungsgasse (1.1.2012) wollte man, dass die Autofahrer beim Bilden einer Rettungsgasse auch auf den Pannestreifen ausweichen. Die ASFINAG hat ja dafür kräftig geworben. Dass sich dieser Wunsch nicht im Gesetzestext widerspiegelte, habe ich damals in der Fahrerinfo geschrieben. Alle waren beleidigt! Man war sogar strafbar, wenn man im Zuge der Bildung einer Rettungsgasse den Pannestreifen befuhr! Mehr als sechs Jahre hat es gedauert, bis der Gesetzgeber mit dem neuen § 46 Abs 4 lit. d StVO seinen Fehler korrigiert hat.

„Zwecks Bildung einer Rettungsgasse“ darf nunmehr seit 13.7.2018 der Pannestreifen wirklich befahren werden. Späte Einsicht des Gesetzgebers, späte Genugtuung für mich.

4. In § 53 Abs. 1 wird folgende Z 23d eingefügt:

„23d. ‚Pannestreifenfreigabe‘

Diese Zeichen zeigen einen zum Befahren freigegebenen Pannestreifen an. Die Anzahl und die Darstellung der Pfeile haben den tatsächlichen Verhältnissen zu entsprechen. In den Pfeilen können Hinweise auf Beschränkungen, Verbote oder Gebote enthalten sein. Auf den Zeichen können auch Entfernungsangaben angebracht werden.“

Für die Pannestreifenfreigabe musste auch ein neues Hinweiszeichen eingeführt werden.



## 2. Tempo 140 auf der Autobahn:

Für diese Maßnahme auf Teilstücken der Westautobahn in NÖ und OÖ bedurfte es keiner StVO-Novelle.

*§ 20 Abs. 3 und 3a StVO erlauben eine solche Maßnahme:*

(3) Für Zeiten, während derer eine besondere Verkehrsdichte zu erwarten ist, oder zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen unter den im Abs. 3a genannten Voraussetzungen kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung für alle oder bestimmte Straßen bestimmen, daß die Lenker aller oder bestimmter Fahrzeugarten für die Dauer der besonderen Verkehrsdichte oder der Untersuchungen nicht schneller als mit einer unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit oder nach dem Zweck der Maßnahme bestimmten Fahrgeschwindigkeit fahren dürfen. Zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen dürfen solche Geschwindigkeitsbeschränkungen nur im

unbedingt nötigen Ausmaß und höchstens für die Dauer eines Jahres verordnet, und es dürfen für den gleichen Zweck solche Untersuchungen nicht vor Ablauf von fünf Jahren wiederholt werden.

(3a) Zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen darf eine Verordnung nach Abs. 3 nur erlassen werden, wenn die Untersuchung im überwiegenden Interesse des Straßenverkehrs gelegen ist, wie insbesondere Untersuchungen über die Ursachen von Straßenverkehrsunfällen und Untersuchungen über die Lärm- und Schadstoffemissionen auf Straßen, und von der Behörde oder vom Straßenerhalter in Auftrag gegeben wird.

Die Verordnung wurde durch Verkehrszeichen kundgemacht. Dauer des Versuchs höchstens ein Jahr.

Will man dann Tempo 140 generell einführen, muss die StVO geändert werden.

Bemerkt wird, dass die Idee nicht ganz neu ist. Es gab bereits einmal mit Tempo 160 einen derartigen Versuch (Autobahnteilstück in Kärnten/BM Gorbach).



## Weiterbildung D95/C95

**W**ie in der FAHREInfo schon mehrmals berichtet, gibt es für BerufsenkerInnen verpflichtende EU-Vorschriften bezüglich einer Grundqualifikation und der wiederkehrenden Weiterbildung. Für LenkerInnen der Klassen D oder D+E (Bus), die ihre Führerscheinprüfung nach dem 9. September 2008 abgelegt haben, ist eine Grundqualifikationsprüfung vorgeschrieben, für die LenkerInnen der Klassen C1, C oder C+E (Lkw und Sattelzugfahr-

zeuge) gilt dies ein Jahr später, also nach dem 9. September 2009. Alle LenkerInnen, die bis zu den genannten Terminen die jeweilige Lenkberechtigung bereits besessen haben, müssen eine Weiterbildung im Ausmaß von 35 Stunden innerhalb von fünf Jahren absolvieren, d. h. sie brauchten spätestens bis zum 10. September 2013 bzw. 2014 erstmals einen Nachweis über die erledigte Weiterbildung. Und dann wieder spätestens bis 10. September 2018 bzw. 2019.

Diese kann in fünf Einheiten (Module) à sieben Stunden aufgeteilt werden; besitzt man Bus- und Lkw-Führerschein, sind zusätzlich sieben Stunden (insgesamt 42) erforderlich.

Daher ist es notwendig, dass jede/r BerufsenkerIn seinen/ihren Führerschein kontrolliert, ob der Code C95 oder D95 zeitlich noch gültig ist, denn ohne zeitlich gültigen Code C95/D95 darf man beruflich keinen Bus oder Lkw lenken. *Euer Robert Wurm*

## Neuer Verkehrskontrollplatz bei Schrick auf der A 5 eröffnet

**R**egelmäßige Überprüfungen von Lastkraftwagen sowie Lenkerinnen und Lenkern sind für die Verkehrssicherheit enorm wichtig. Nur so wird das Risiko, das von falsch beladenen oder defekten Lastkraftwagen und von übermüdeten Fahrerinnen und Fahrern ausgeht, verringert. Um den Spezialkräften der Polizei und auch der Zollbehörde Kontrollen direkt im Autobahnen- und Schnellstraßennetz zu ermöglichen, gibt es Verkehrskontrollplätze. Mit dem Verkehrskontrollplatz bei Schrick auf der A 5 Nord/Weinviertel-Autobahn ging gestern ein weiterer moderner Verkehrskontrollplatz in Betrieb.

### Ein weiterer Meilenstein für mehr Sicherheit

„Die Weinviertel-Autobahn A 5 sorgt für mehr Verkehrssicherheit in der Region. Seit die Autobahn befahren wird, hat sich die Anzahl der Unfälle erheblich reduziert. Die Anzahl an Unfällen mit Todesfolge sank um 87 Prozent seit 2006. Die Zahlen zeigen eindeutig, dass die A 5 Menschenleben rettet. Der neue Verkehrskontrollplatz wird die Sicherheit auf der A 5 weiter erhöhen, und ich freue mich, dass nunmehr die Inbetriebnahme erfolgt“, meinte dazu Landtagspräsident Karl Wilfing.

„Jeder Verletzte im Straßenverkehr ist einer zu viel. Deshalb legen wir in Niederösterreich den Fokus auf die Sicherheit auf unseren Straßen. 120 Millionen Euro in-



Foto: © ASFINAG

vestieren wir 2018 in den Erhalt unserer Landesstraßen und den Bau von Umfahrungen, Spurzulagungen und mehr. Aber die beste Infrastruktur hilft nicht, wenn die Fahrzeuge darauf grobe Mängel aufweisen. Deshalb ist der neue Kontrollplatz an der A 5 ein weiterer wichtiger Bestandteil zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Land“, so Verkehrs-Landesrat Ludwig Schleritzko.

### Detailchecks für Lkw

Niederösterreichs neuer Verkehrskontrollplatz liegt nördlich von Schrick auf der A 5 Nord/Weinviertel-Autobahn. ASFINAG und Land Niederösterreich investierten in die Errichtung gemeinsam sechs Millio-

nen Euro. Der neue Kontrollplatz auf der Richtungsfahrbahn Wien verfügt über modernste Ausstattung. Bereits die Ableitung von der A 5 funktioniert vollelektronisch. Bei der Einfahrt in den rund 15.000 Quadratmeter großen Prüfplatz werden die Lastkraftwagen vermessen – Länge, Höhe und Breite werden erfasst. Danach erfolgt die Verwiegung. Die Innovation am neuen Verkehrskontrollplatz Schrick ist der „Truck Checker“. Mit dieser speziell entwickelten Lkw-Waage sollen die Kontrollen zukünftig noch effizienter ablaufen. Weitere Detailchecks der Fahrzeuge – wie unter anderem Reifenprofil oder technischer Zustand der Bremsen – erfolgen im Vorbereich der Prüfhalle.



# 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:

## BERUFSKRAFTFAHRER:INNENAUSBILDUNG – GÜTERBEFÖRDERUNG

DIREKTUNTERRICHT	PRÜFUNGSVORBEREITUNG	PRÜFUNG	ANMELDUNG
<b>11.02.–21.02.2019</b>	<b>25.03.–27.03.2019</b>	<b>28.03.–29.03.2019</b>	<input type="checkbox"/>

## BERUFSKRAFTFAHRER:INNENAUSBILDUNG – PERSONENBEFÖRDERUNG

DIREKTUNTERRICHT	PRÜFUNGSVORBEREITUNG	PRÜFUNG	ANMELDUNG
<b>14.01.–24.01.2019</b>	<b>25.02.–27.02.2019</b>	<b>28.02.–01.03.2019</b>	<input type="checkbox"/>

**KURSKOSTEN € 650,-**

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

## BERUFSKRAFTFAHRER:INNENAUSBILDUNG – GÜTERBEFÖRDERUNG – Zusatzkurs

DIREKTUNTERRICHT	PRÜFUNGSVORBEREITUNG	PRÜFUNG	ANMELDUNG
<b>11.02.–15.02.2019</b>	<b>25.03.–27.03.2019</b>	<b>28.03.–29.03.2019</b>	<input type="checkbox"/>

## BERUFSKRAFTFAHRER:INNENAUSBILDUNG – PERSONENBEFÖRDERUNG – Zusatzkurs

DIREKTUNTERRICHT	PRÜFUNGSVORBEREITUNG	PRÜFUNG	ANMELDUNG
<b>14.01.–18.01.2019</b>	<b>25.02.–27.02.2019</b>	<b>28.02.–01.03.2019</b>	<input type="checkbox"/>

**KURSKOSTEN € 550,-**

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/PERSONENBEFÖRDERUNG (Besuch einzelner Module möglich – bitte ankreuzen)				C/D 95 07.01.2019–30.03.2019	
MODUL	TERMINE		SAMSTAGS- TERMINE	KURSKOSTEN**	ANMELDUNG
Modul 1: Sozialvorschriften	07.01.2019	25.03.2019	12.01.2019	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 2: Recht 1 (C)	08.01.2019	26.03.2019	19.01.2019	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 3: Recht 2 (C)	09.01.2019	27.03.2019	26.01.2019	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 4: Gesundheit/Technik	10.01.2019	28.03.2019	16.02.2019	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 5: Ladungssicherung	11.01.2019	29.03.2019	23.02.2019	€ 60,-	<input type="checkbox"/>
Modul 2: Recht 2 (D)	12.01.2019	30.03.2019	02.03.2019	€ 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  
ÖGB-Verlag, 1020 Wien, Johann Böhm Platz 1  
Retouren an PF 100, 1350

MZ 02Z033860 M

## 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

