



## Der Transport- und Logistikmarkt in Österreich

Der Fahrermangel, eine starke Schiene und die Blockabfertigung sowie Fahrverbote in Tirol



# Österreich-Spezial

Länderspezial

Verkehrsrundschau 2 | 2022





## Guten Tag, Herr Nachbar

**MIT NACHBARN IST DAS JA IMMER SO EINE SACHE.** Es gibt ganz nette, die einem aushelfen, wenn einem am Sonntag beim Kochen überraschend ein wichtiges Gewürz fehlt. Mit denen grillt man vielleicht sogar mal zusammen.

Aber es gibt auch Nachbarn, die gehen einem gehörig auf den Senkel. Sie grüßen nicht (oder quälen sich ein „Tach“ aus den Mundwinkeln, das sie sich lieber gleich sparen können). Sie trampeln womöglich in ihrer Wohnung umher, dass man meint: Über einem wohnt eine Elefantenherde. Manchmal geht es sogar so weit, dass man sich vor Gericht widersieht. Das ist dann Eskalationsstufe zehn auf der nach oben hin fast offenen Nachbarstreitskala.

Mit unserem südlichen Nachbarn Österreich haben wir schon mal die Sprache gemeinsam. Im Handel ist der Austausch rege. Österreich steht in der Rangliste bei den wichtigsten Exportnationen auf Rang acht, bei den Importen immerhin auf Platz neun (2020, wertmäßig).

Auch bei den Problemen eint uns einiges. Die Themen, die den österreichischen Frächtern Sorgenfalten bereiten, sind auch bei uns gut bekannt (siehe Seite 8). Aber es ist vielleicht ganz interessant, wie die Nachbarn versuchen,

die Probleme in den Griff zu bekommen. Eine deutlich größere Rolle als bei uns spielt der Schienengüterverkehr, zumindest beim Modal Split. Aber die Rail Cargo Group schaut sich auch intensiv in der Nachbarschaft um, ob da nicht ein paar Früchte zu pflücken sind (siehe Seite 4).

Tja, und dann ist da noch Tirol mit seinen Daumenschrauben für den Transitverkehr. Darüber sind viele Transportunternehmen nicht nur in Deutschland erbost. Die Politik teilt die Kritik an der Blockabfertigung und den Fahrverboten. Die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer meinte angesichts des kompromisslosen Festhaltens Tirols an den Maßnahmen: „Gute Nachbarschaft geht anders!“ Angestrebt wird eine Klage vor dem EuGH, wenn Tirol nicht einlenkt. Dem sieht Ingrid Felipe, in der Tiroler Landesregierung für Verkehr zuständig, gelassen entgegen, wie sie im Interview verrät (siehe Seite 10). Und sie hat eine Lösung parat. Ob die den Nachbarn gefällt, muss wahrscheinlich erst ein neues Kapital im Nachbarstreit zeigen.

Viel Vergnügen bei der Lektüre  
Ihre Redaktion

# Österreich-Spezial

Länderspezial

VerkehrsRundschau 2 | 2022

Gianmaria Gava/R/CG



4

#### 4 Rail Cargo Group (RCG)

Die Gütersparte der Österreichischen Bundesbahn ist auf Expansionskurs. RCG-Chef Clemens Först verrät, welche drei Hebel für weiteres Wachstum notwendig sind

#### 8 Trends im Straßengüterverkehr

Neben der Corona-Pandemie müssen die österreichischen Frächter als weitere Herausforderungen mit steigenden Kraftstoffpreisen und dem Fahrermangel kämpfen

#### 10 Ärger um Blockabfertigung

Blockabfertigungen und diverse Fahrverbote in Tirol sorgen für massiven Ärger im Transportgewerbe: eine verfahrenere Situation. Im Interview verrät Ingrid Felipe, in der Tiroler Regierung für Verkehrspolitik zuständig, welche Lösung ihr vorschwebt

#### 14 Aspöck Systems

Mit ihren neuen Produkten machen die Lichtdesigner nicht nur die Straßen sicherer, sie setzen auch optische Glanzlichter

#### 15 TIP Trailer Service

Als Nutzfahrzeugvermieter mit integriertem Servicedienstleister bietet das Unternehmen Unterstützung für alle Lebenszyklen eines Fahrzeugs

#### 16 Schwarzmüller

Nischenfahrzeuge mit Mehrwert im Einsatz: Die Schwarzmüller Gruppe baut höchst leistungsfähige und individuell angepasste Fahrzeuge für ihre Kunden

Johann Groder/dpa/picture-alliance



8

Land Tirol



10

#### Impressum:

**Verlag:** Springer Fachmedien München GmbH,  
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,  
Aschauer Straße 30, 81549 München  
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-2131  
**Redaktion:** Gerhard Grünig (verantwortlich),  
Michael Cordes

**Projektkoordination:** Andrea Volz  
**Layout:** Lena Amberger, Sabine Spanner  
**Titelfotos:** J. Groder/dpa/picture-alliance, unten v.l.n.r.:  
H. Thurnher/ÖBB, Müller/Land Tirol, Gasser-Mair/ÖBB  
**Druck:** F&W DruckMediencenter GmbH,  
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Springer Fachmedien München GmbH. Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.





Mit eigenen Loks in Deutschland unterwegs: Teil der Strategie von RCG, um eine hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu gewähren

# Die RCG weiter auf Expansionskurs

Mehr Güter vom Lkw auf die Bahn: Das gilt als Schlüssel zur Klimawende. Doch wie kann das gelingen? Ist überhaupt genug Platz auf den Schienen? **Clemens Först**, Chef der europaweit tätigen Rail Cargo Group, kennt die Antworten auf diese Fragen.

**DIE RCG IST IN EUROPA GANZ VORNE DABEI.** Auf Platz zwei liegt die Güterverkehrstochter der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), geht es nach Umsatz oder Transportleistung (siehe Grafik Seite 6).

Das ist alles andere als selbstverständlich. Denn in Europa befindet sich Österreich gemessen am Bruttoinlandsprodukt nur an elfter Position. Nimmt man die Fläche als Maßstab (für die Transportleistung von hoher Bedeutung), landet Österreich nur auf Platz 19. Doch im Schienengüterverkehr steht Österreich auf dem Siegerpodest und kann Bahnen aus Frankreich, Polen oder der Schweiz hinter sich lassen.

Daran kann man zwei Dinge ablesen: Zum einen, dass die RCG mit einer Strategie tätig ist, die nicht nur erfolgreich, sondern offenbar auch besser ist als die

ihrer europäischen Mitkonkurrenten. Zum anderen guckt die RCG längst über den Tellerrand des eigenen Landes hinaus und versucht in ganz Europa zu wachsen.

## Dynamisches Wachstum im KV

Doch Corona hat auch der ÖBB Rail Cargo Group (RCG) einen Strich durch die Rechnung gemacht. 2020 betrug der Verlust beim Transportaufkommen neun Prozent. Der Umsatz brach um fünf Prozent ein. Für 2021 liegen noch keine endgültigen Zahlen vor: „Mengenmäßig schneiden wir aber deutlich besser ab als 2020“, verrät Clemens Först, Vorstandssprecher von RCG, gegenüber der VerkehrsRundschau. „Wir haben uns dem Vorkrisenniveau angenähert“, so der RCG-Chef. Es dürften also wieder deutlich mehr als 100 Millio-

nen (Mio.) Tonnen sein. 2019 waren es noch 105,3 Mio. Tonnen, mit Corona fiel die Tonnage dann 2020 auf 95,3 Mio. Die Volatilität und die fehlende Zuverlässigkeit in den Supply Chains haben laut Först auch 2021 das Alltagsgeschäft erschwert. Die 35 Mio. Euro, die 2020 als Gewinn vor Zinsen und Steuern ausgewiesen wurden, erscheinen angesichts eines Umsatzes von 2,2 Milliarden Euro gering. Doch Först zeigt sich keinesfalls unzufrieden. „2020 positiv bilanziert zu haben werten wir als Erfolg, auch im Vergleich zu vielen anderen Güterbahnen in Europa“, sagt Först. In der Tat, bei DB Cargo beispielsweise betrug der Verlust 2020 728 Mio. Euro. Nach wie vor läuft es für die RCG im Kombinierten Verkehr (KV) gut: „Hier verzeichnen wir seit einigen Jahren ein dy-

namisches Wachstum, haben uns auch 2020 positiv weiterentwickelt und liegen mittlerweile deutlich über den Werten des Jahres 2019“, zeigt sich Först über die Entwicklung in diesem Segment sehr zufrieden. Dabei wächst die RCG vor allem im Ausland. So konnte die deutsche Tochter im Corona-Jahr 2020 bei den transportierten Tonnen im KV ein Plus von sage und schreibe 100 Prozent hinlegen. Die Nettotonnen schossen von 0,7 Mio. Tonnen auf 1,4 Mio. Tonnen in die Höhe. Dieses Wachstum hält an. „Alleine im letzten Jahr haben wir die Zahl unserer Transfer-

**„IN ÖSTERREICH UND IN UNGARN SIND WIR MARKTFÜHRER UND MÜSSEN UNS DEN ANGRIFFEN DER PRIVATEN ANBIETER STELLEN. IM AUSLAND WACHSEN WIR DYNAMISCH.“**

Shuttle-Verbindungen um acht auf knapp 60 erhöht“, sagte Först. Er führt die hohe Nachfrage auch auf ein zuverlässiges Angebot seitens RCG zurück, da das Unternehmen für diese Intermodal-Züge auf Eigentraktion setzt. Und Först bestätigt, dass die RCG vor allem im Ausland stark wächst: „In Österreich mit einem Marktanteil von über 60 Prozent und in Ungarn sind wir der Marktführer und müssen uns den Angriffen der privaten Anbieter stellen. Im Ausland wachsen wir dynamisch.“ So überkompensiere die RCG Verluste im Inland mit Gewinnen im Ausland.

Först begründet das Engagement von RCG im Ausland mit der Vision seines Hauses: „Wir wollen ein nachhaltiges, logistisches Rückgrat für die europäische Wirtschaft sein – für ein lebenswertes Europa.“ Um ein solches Rückgrat zu sein, seien eine Flächenabdeckung und eine gewisse Größe erforderlich. Das Unternehmen ist mittlerweile in 18 europäischen Ländern präsent, in zwölf davon mit einer eigenen Traktion. Diese Expansion ist noch nicht abgeschlossen. „Wir sind dabei, in weiteren Ländern in den Markt zu gehen“, sagt Först. Welche Länder das im Detail sind, will er noch nicht verraten, nennt aber mit Südosteuropa die Region.

RCG unterscheidet sich in einem weiteren Punkt von anderen Bahnen: Das Unternehmen will sich in die logistischen Ketten seiner Kunden einbringen. Damit verbunden ist beispielsweise, dass RCG Traktionär, Operateur und Spedition zugleich ist. Während in vielen anderen Ländern es hier eine Trennung gibt (zum Beispiel DB Cargo als Traktionär und Kombiverkehr

als Operateur), liegt bei RCG alles in einer Hand. Aber auch logistische Leistungen bietet RCG an – Ähnliches hatte DB Cargo-Chefin Sigrid Nikutta auch für ihr Unternehmen angekündigt.

#### Verdoppelung der Kapazitäten bis 2040

Die RCG hofft aber auch, von der Klimawende zu profitieren. Von dem Ziel, auch im Verkehr vermehrt CO<sub>2</sub> einzusparen. Hier lohnt ein Blick nach Österreich, wo die Ambitionen höhergesteckt sind als in der EU. Österreich will 2040 CO<sub>2</sub>-neutral sein – in der EU soll dieses Ziel erst 2050 erreicht werden. Dazu wird in Österreich für 2040 ein Modal Split für die Schiene von 40 Prozent angestrebt. 2020 lag dieser bei 27,5 Prozent. Das ist höher als in Deutschland, wo der Anteil der Schiene 17,9 Prozent beträgt. Aber 12,5 Prozentpunkte mehr in 20 Jahren bei steigendem Güterverkehrswachstum sind vor allem deshalb sehr ambitioniert, weil es schon heute zu Engpässen im Schienengüterverkehr kommt. Nicht zuletzt angesichts dieser Ziele wollen die ÖBB die Kapazität der Bahn bis zum Jahr 2040 verdoppeln.

Die aktuelle Situation im deutschen Netz sieht Först kritisch für die Verkehrsverlagerung, nicht nur was die Anbindung des Brennerbasistunnels betrifft.

Bei der Vermeidung von CO<sub>2</sub> will Först jedoch nicht die österreichische Brille aufziehen, sondern denkt hier gleichfalls europäisch. Denn auch in der EU soll der Anteil der Bahn am Modal Split wachsen, und zwar von 17,6 Prozent 2019 auf 30 Prozent im Jahr 2030. Drei Hebel zur Erreichung der Ziele hat er ausgemacht: „Zunächst müssen die Bahnen ihre Hausaufgaben machen“, sagt Först. Dazu gehöre ein attraktives Angebot mit einer guten Qualität: Stichwort Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kundenservice.

Der zweite Hebel sei eine leistungsfähige Infrastruktur, national wie international. Da erwartet er nicht nur Ausbaumaßnahmen, sondern auch die Ertüchtigung des bestehenden Netzes bis hin zur Schaffung einer Interoperabilität: also die Abschaffung von national gültigen Technologien hin zu europaweit gültigen Standards.

„Der dritte Hebel ist die Kostenwahrheit“, sagt Först. Die Schiene habe einen großen

### Die DAK: der Sprung von ganz hinten zum Technologieführer

**Derzeit erwartet sich die Bahnbranche wahre Wunderdinge von der neuen Kupplung.** Kein Wunder, befinden sich die europäischen Bahnen aktuell doch quasi in einer Art Steinzeit der Eisenbahn.

„Wir sind in Europa neben Nordkorea und Afrika die einzigen weltweit, die noch mit manuellen Schraubenkupplungen arbeiten“, sagt RCG-Chef Clemens Först. Europa auf einer Ebene mit Nordkorea ... Das soll sich ändern. Derzeit läuft ein Programm zur Entwicklung der Serienreife der digitalen automatischen Kupplung (DAK). Flächendeckend soll sich die DAK bis spätestens

2030 an den Waggonen befinden. Doch warum dauert das so lange?

„Mit der Einführung der DAK reden wir in Europa von einer Umrüstung von rund einer halben Million Güterwagen und einem Investitionsvolumen von geschätzt zehn Milliarden Euro“, sagt Först. „Bevor wir diesen Schritt gehen, müssen wir 100-prozentig sicher sein, dass diese Lösung auch funktioniert.“ Dafür bedarf es ausführlicher Versuche: bei Wind und Wetter, bei hohen Geschwindigkeiten und zeitaufwendige Tests, die die Langlebigkeit des Produktes beweisen. Die DAK wird mehr können als die heute schon weit verbreitete Mittelpufferkupplung. „Mit der DAK wird der Güterzug mit Strom- und Datenverbindungen ausgestattet sein. Mit dieser Neuentwicklung werden wir in Europa technologisch weltweit führend sein“, sagt Först voraus. Dass hier eine Veränderung notwendig ist, da sind sich nicht nur Bahnlogistiker einig: „Mit der DAK werden wir einen über 70 Jahre währenden Missstand lösen und über eine halbe Million Güterwagen ins 21. Jahrhundert katapultieren. Eine dringend benötigte Transformation, die keinen weiteren Tag Aufschub duldet“, sagte der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing anlässlich des Starts eines Testzuges mit der DAK in Berlin.



Patrick Kuschfeldt/DB AG

Der große Hoffnungsträger für die Güterbahnen in Europa: die digitale automatische Kupplung (DAK)



Umweltvorteil auf vielen Ebenen: bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen, bei der Verkehrssicherheit, den Staus, dem Landschaftsverbrauch. „Dieser Vorteil der Schiene wird nur in geringem Maße berücksichtigt, weil die damit verbundenen Kosten im Straßenverkehr nicht über entsprechende Abgaben berücksichtigt werden.“ Um hier eine faire Entlastung zu erreichen, könne man den Schienengüterverkehr stärker

**„MIT DER DAK KÖNNEN WIR DIE ZUGFREQUENZ DEUTLICH STEIGERN UND ERHÖHEN SO DIE KAPAZITÄT, OHNE NEUE SCHIENENWEGE BAUEN ZU MÜSSEN.“**

unterstützen. „In Österreich wird der Einzelwagenverkehr und der KV mit etwa 100 Millionen Euro pro Jahr gefördert. Das ist ein wichtiger Grund, warum der Modal Split bei uns so viel besser ist als in der EU“, sagt der RCG-Chef.

Doch werden immer wieder Zweifel geäußert, ob diese zusätzlichen Mengen überhaupt Platz finden auf dem Schienennetz – zumal auch der Personenverkehr auf der Schiene wachsen soll. „Mit der heutigen Infrastruktur sind 30 Prozent Bahnanteil am gesamten Güterverkehr in Europa sicher nicht zu bewältigen“, stimmt Först zu, „aber bis 2030 wird sehr viel passieren.“ Er spricht nicht nur die Schienenwege an und verweist auf das derzeitige „Mammut-Investitionsprogramm in Deutschland“. „Uns wird die Digitalisierung stark helfen“, glaubt Först. Als zwei wesentliche Beispiele nennt er das Zugbeeinflussungssystem ETCS und die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK). „Damit können wir die Zugfrequenz deutlich steigern und erhöhen so die Kapazität, ohne

Clemens Först, Vorstandssprecher der RCG, will mit seinem Unternehmen weiter wachsen, aber auch mit dem Schienengüterverkehr in Europa. Först ist Mitbegründer und Leiter der Initiative Rail Freight Forward, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, in Europa mehr Güter auf die Schiene zu verlagern



RCG

neue Schienenwege bauen zu müssen“ (siehe Kasten Seite 5).

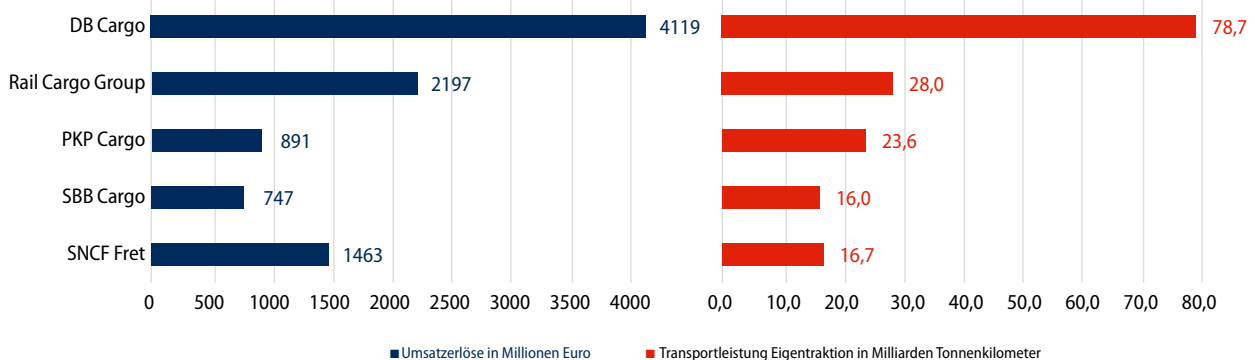
Doch eine Hürde bleibt: Viele vor allem kleine Transportunternehmen verfügen nicht über Partner, mit denen sie den Vor- und Nachlauf abwickeln können. Auch dafür hat Först eine Lösung: „Wir sehen es als unsere Aufgabe an, für diese Unternehmen entsprechende Services zum Vor- und Nachlauf anzubieten, um die Hürde für einen Umstieg zu erleichtern.“

Ein weiterer Kritikpunkt ist der fehlende Service. Es dauere viel zu lange, bis man eine Auskunft über eine mögliche Verbindung und den dazugehörigen Preis bekommt. Für einen Platz in einem Intermodal-Zug verneint Först diesen Vorwurf. „Wenn man allerdings einen komplett neuen Zug konzipieren möchte, womöglich grenzüberschreitend, dann können die Abstimmungsprozesse teil-

weise mehrere Tage dauern“, gesteht Först. Daran werde gearbeitet, aber eine wesentliche Verbesserung bedingt insbesondere eine automatisierte, internationale Trassenbuchung bei den Infrastrukturen. An einem solchen System wird gearbeitet – Deutschland ist hier führend –, dennoch wird es aber kurzfristig nicht zur Verfügung stehen.

Als ein Manko im Schienengüterverkehr werden immer wieder die fehlenden Möglichkeiten zur Sendungsverfolgung genannt. Hier ist RCG dabei, die Bedingungen zu verbessern. Mit „Mike, dem digitalen Assistenten“, gibt es eine Plattform, mit der unter anderem ein Tracking, eine Kapazitätsplanung und die Wagenbestellung möglich sind. Derzeit werden die Kunden nach und nach an das System angeschlossen und die Funktionalitäten von „Mike“ sollen laufend erweitert werden. *cd*

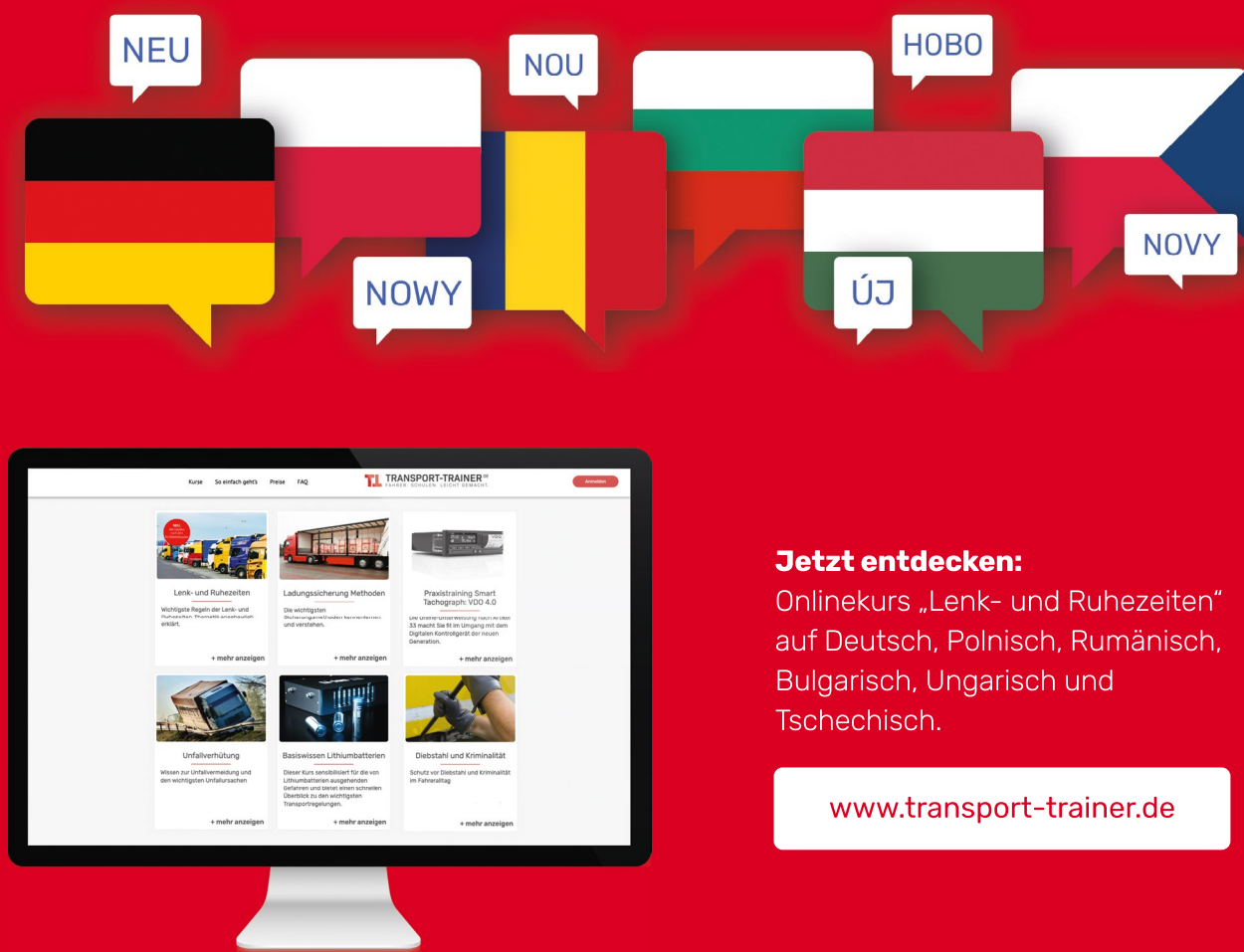
### Die größten Güterbahnen in Europa (Zahlen für 2020)



Quelle: RCG

Onlineunterweisung

# Lenk- und Ruhezeiten.



## Jetzt entdecken:

Onlinekurs „Lenk- und Ruhezeiten“ auf Deutsch, Polnisch, Rumänisch, Bulgarisch, Ungarisch und Tschechisch.

[www.transport-trainer.de](http://www.transport-trainer.de)

**TL** TRANSPORT-TRAINER<sup>DE</sup>  
FAHRER. SCHULEN. LEICHT GEMACHT.

Ein Produkt von:

**VOGEL**  
VERLAG HEINRICH VOGEL

**verkehrs RUNDschau**

**Gefahr/gut**

**OMNIBUSREVUE**

Enthalten in:

**VR plus**





Johann Groder/dpa/picture-alliance

Einer der wichtigsten Transportkorridore in Österreich: die Brennerautobahn und daneben die Bahnstrecke zum Brenner

# „Wir müssen gut aufpassen“

Die Auftragslage im **österreichischen Straßengüterverkehr** ist zwar durchaus zufriedenstellend. Aber mit der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises 2022 kommt eine neue Belastung auf die Unternehmen zu. Und große Probleme bereitet der Fahrermangel.

**FEHLENDE LKW-FAHRER**, steigende Energiepreise und natürlich Corona: Das sind die Themen, die Alexander Klacska nennt, wenn er auf die Herausforderungen für die Unternehmen im österreichischen Transportgewerbe angesprochen wird. Klacska ist bereits seit 2010 Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich und kennt daher die Branche so gut wie kaum jemand anderes.

**Kraftstoffpreise steigen in Österreich 2022** Natürlich schaut man auch in Österreich gebannt auf die Infektionszahlen und die Folgen, die Omikron verursachen könnte. Doch Klacska ist zuversichtlich, dass die Unternehmen im österreichischen Straßengüterverkehr glimpflich davonkommen. Zum einen habe die österreichische Regierung die Quarantäneregeln angepasst. „Zudem ist die Auftragslage zu Jahresbeginn im Transportgewerbe ja immer etwas schwächer, sodass wir hoffen, gut durch diese nächste Corona-Welle zu kommen“, sagt Klacska, der auch geschäftsführender Gesellschafter der

Klacska-Gruppe ist, ein auf Flüssiggüter und Lebensmittel spezialisierter Logistikdienstleister mit 550 Lkw.

In diesem Jahr müssen sich die Unternehmen zudem auf eine Verteuerung des Kraftstoffs vorbereiten. „Zum 1. Juli wird ein CO<sub>2</sub>-Preis von 30 Euro pro Tonne eingeführt. Dieser soll jährlich weiter angehoben werden“, sagt Klacska. Noch ist unklar, wie stark die Dieselpreise steigen werden. Die Rede ist von etwa zehn Cent pro Liter. Der Appell von Klacska: „Wichtig ist, dass die Mehreinnahmen zweckgebunden verwendet werden.“

Er hält eine Innovationsförderung für unabdingbar, um die Umstellung auf Wasserstoff oder Elektroantrieb zu bewältigen. „Wir schielen da etwas neidisch auf Deutschland, da sehen wir in Österreich noch gar nichts.“ Große Versäumnisse hat er bei den Brückentechnologien ausgemacht. „Das Thema Antriebe mit Flüssiggas geht an Österreich komplett vorbei“, kritisiert er. Man müsse jedoch alle Potenziale auf dem Weg zur Dekarbonisierung nutzen. Doch gebe es in Österreich keine Mauterleichterung für LNG-Fahr-

zeuge und zudem auch nur zwei Tankstellen für LNG.

Die Verlagerung von Transporten auf die Bahn sieht Klacska als eine Alternative an. Allerdings beobachtet er mit Skepsis die derzeitige Auslastung: „Die Kapazitäten werden immer knapper. Und mehr Personenverkehr und mehr Güterverkehr auf der Schiene abzuwickeln: Das wird auf Dauer nicht funktionieren.“

Der Unternehmer fordert aber auch einen besseren Service von den Bahnen. Als Beispiel nennt er die Buchung eines Containers von Rotterdam nach Wien: „Die Informationen, wo der Container wann sein muss und wie der Vor- und Nachlauf abgewickelt werden: Die müssen in Sekunden abrufbar sein.“ Zudem hat er beobachtet, dass bei Abholung oder Zustellung von Ladeeinheiten nicht genügend Parkplätze an den Terminals bereitstanden. „Auch hier ist eine Nachbesserung erforderlich.“ Bei der Rollenden Landstraße in Tirol spricht sich Klacska für längere Strecken aus. Eine Fahrt zwischen ein bis zwei Stunden hält er für zu kurz angesichts der Verlager- und Wartezeit. „Hier braucht



man mindestens drei, eher vier oder fünf Stunden, damit es zu keiner Verschlechterung im Vergleich zum Straßenverkehr kommt.“ Als positiv bewertet er, dass es in Österreich gelungen ist, für kranbare Sattelaufleger eine Erhöhung des erlaubten Gesamtgewichts um eine Tonne auf 41 Tonnen zu erzielen. Diese Trailer dürfen also auch dann 41 Tonnen befördern, wenn sie nicht im Vor- oder Nachlauf des Kombinierten Verkehrs eingesetzt werden. „Eine solche Lösung würden wir uns auch europaweit wünschen.“

#### Der Fahrermangel ist ein großes Problem

Größere Sorgen bereitet Klacska zumindest mittelfristig ein anderes Thema: „Wir stehen vor einer Pensionierungswelle, die gerade voll zuschlägt.“ Die aktuelle Befragung der Mitglieder seiner Sparte hätte ergeben, dass knapp 40 Prozent der Lkw-Fahrer über 50 Jahre sind. „Das heißt, wir werden etwa 20 Prozent der Lkw-Fahrer in den kommenden sieben bis längstens zehn Jahren verlieren. Und auf der anderen Seite sehen wir, dass die Jugend nicht nachdrängt.“

Eine verzwickte Lage, die man auch aus Deutschland kennt. Klacska weist auf das Beispiel Großbritannien hin, wo fehlende Lkw-Fahrer zu Staus an Tankstellen und leeren Regalen in den Supermärkten ge-

führt haben. „Das kommt nicht von heute auf morgen. Aber wir müssen gut aufpassen“, sagt Klacska.

Was also tun? Die Sparte hat ein Drei-Säulen-Modell entwickelt. Zum einen ist die Zahl der Langzeitarbeitslosen in Österreich relativ hoch. „Hier sind wir in guten Gesprächen mit dem Arbeitsmarkt-Service, dass die Qualifizierung vom Führerschein der Klasse B auf Klasse CE auch finanziell unterstützt wird.“

Zudem will die Sparte stärker darauf hinweisen, dass es sich um attraktive Arbeitsplätze mit guten Zukunftsaussichten handelt. Denn die Transportentfernungen bei Lkw-Verkehren sind in Österreich deutlich kürzer als in Deutschland: 70 Prozent der Gütermengen werden über eine Distanz von unter 150 Kilometern verteilt. „Damit sind geregelte Arbeitszeiten verbunden“, sagt Klacska. So wolle man verstärkt auch Frauen ansprechen.

Zudem strebt die Sparte Veränderungen bei der Ausbildung an. „Wir wollen, dass junge Menschen mit 16 Jahren die Ausbildung beginnen und dann mit 17 Jahren den Lkw-Führerschein erwerben können“, sagt der Obmann. Dazu sei man mit den Gewerkschaften im Gespräch. Gemeinsam will er noch in diesem Jahr eine Initiative starten. Allerdings rechnet er nicht damit, dass sich in den kommenden zwei

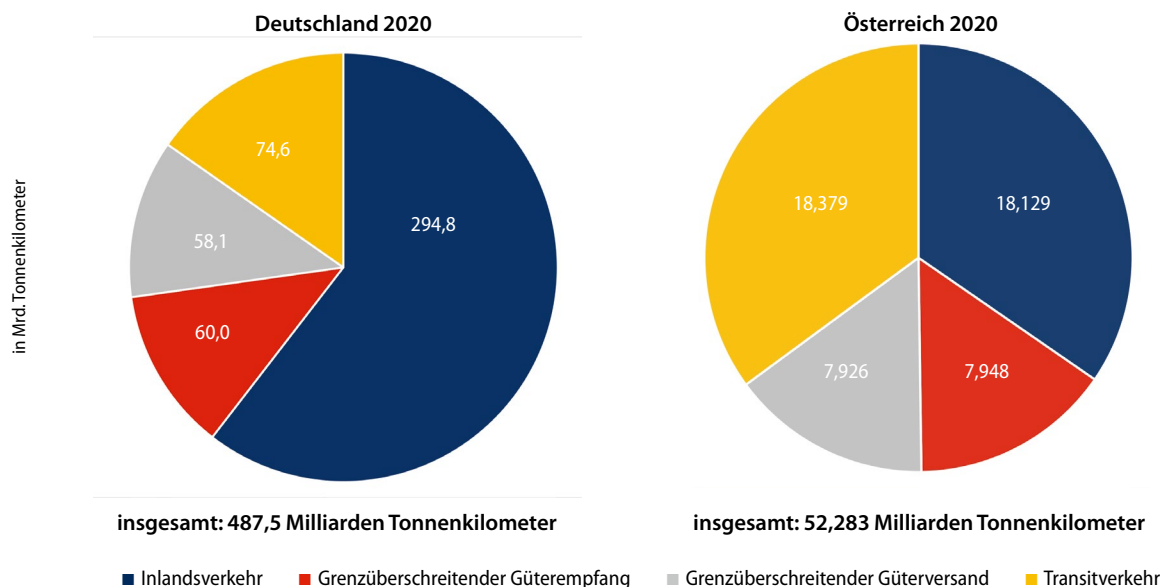


„WIR STEHEN VOR  
EINER PENSIONIERUNGSWELLE,  
DIE GERADE VOLL ZUSCHLÄGT.“

Alexander Klacska,  
Obmann der Bundessparte Transport und  
Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich

Jahren bereits eine Änderung ergibt. Und selbst wenn hier ein Erfolg erzielt wird, sind seiner Ansicht nach weitere Maßnahmen notwendig, weil man im Wettbewerb um Arbeitskräfte mit anderen Wirtschaftszweigen konkurriert: „Wir kommen nicht umhin, den Markt für Lkw-Fahrer auch für Angehörige aus Drittstaaten zu öffnen“, lautet sein Appell. *cd*

### Deutschland und Österreich im Vergleich: der Markt für Straßengüterverkehr



Der deutsche Straßengüterverkehrsmarkt übersteigt den österreichischen etwa um das Neunfache, gemessen an der Transportleistung. Dabei spielen bei unseren Nachbarn der Transit und auch der grenzüberschreitende Verkehr eine deutlich größere Rolle.

# Drohen weitere Schikanen?

Wesentlich verantwortlich für die Fahrverbote und die Blockabfertigung ist Ingrid Felipe, in der Tiroler Landesregierung zuständig für Verkehr. Welche Lösung ihr im Dauerkonflikt vorschwebt, warum sie die Lkw-Fahrer nicht beneidet und einer Klage zu den Fahrverboten wenig Chancen einräumt.

**Die Lkw-Frachtunternehmen nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa sind nicht gut auf die Tiroler Landesregierung zu sprechen, vorsichtig ausgedrückt. Haben Sie dafür Verständnis?**

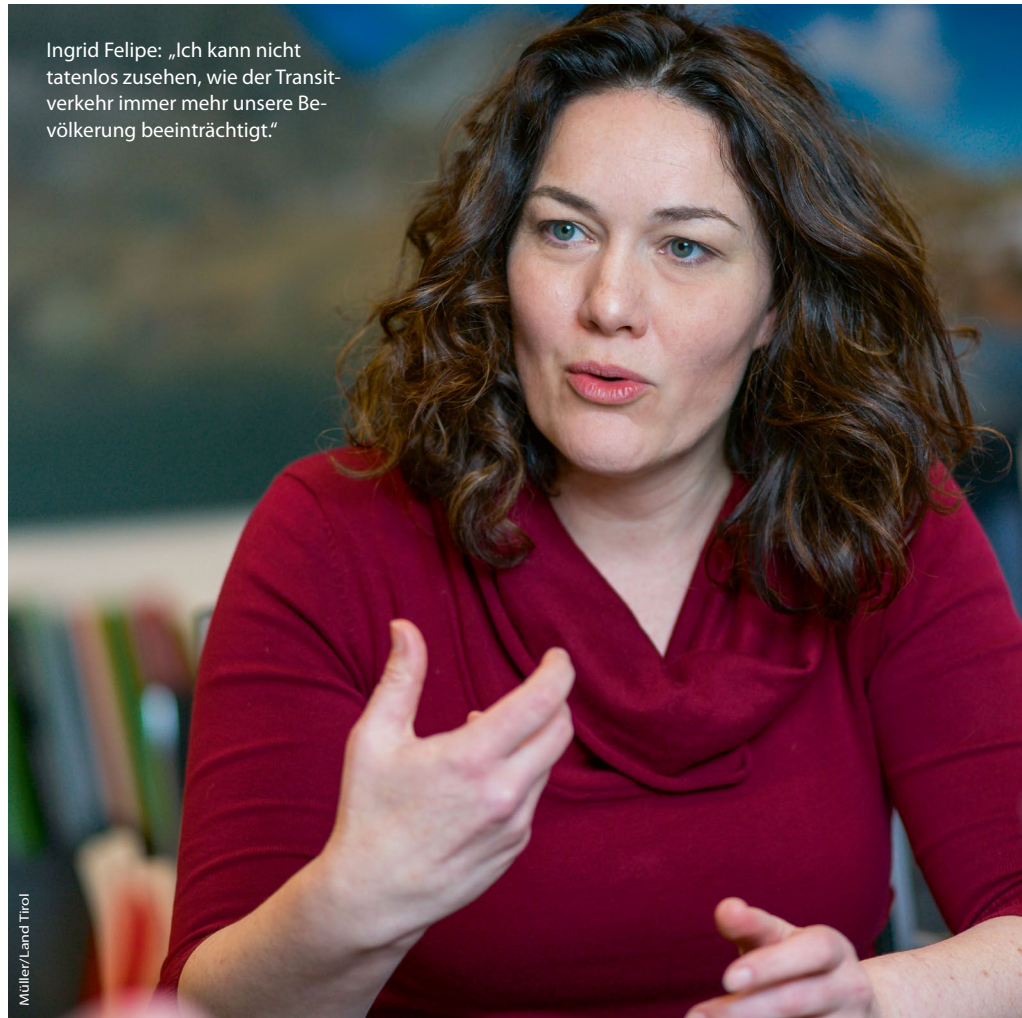
Bis zu einem bestimmten Grad habe ich Verständnis dafür, dass unsere Maßnahmen nicht auf Gegenliebe stoßen. Aber die Ursache für das Problem ist nicht die Tiroler Landesregierung, sondern der steigende Transitverkehr.

**Wie ist denn die aktuelle Lage?**

Wir befinden uns bereits wieder auf dem Niveau der Vor-Corona-Zeit. 2021 lag die Zahl der Transit-Lkw auf der Brenner-Achse nur um 0,9 Prozent unter dem Wert aus dem Jahr 2019. Im Dezember 2021 hatten wir im Vergleich zu Dezember 2019 sogar ein Plus von 11,7 Prozent. Das ist schlicht und ergreifend zu viel für die Infrastruktur. Deshalb waren wir gezwungen, in den vergangenen Jahren einen Mix an Maßnahmen zu ergreifen, um die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können und den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten. Wir streben auch eine Verlagerung der Verkehre auf die Schiene an. Aber die Blockabfertigung dient in der Tat ausschließlich dazu, dass vor allem am Morgen und Vormittag, wenn auch die Pendler unterwegs sind, nicht der gesamte Verkehr auf der zweispurigen Inntalautobahn zum Erliegen kommt.

**Ist angesichts der Verkehrszahlen mit weiteren Schikanen auf der Brennerstrecke zu rechnen?**

Wir haben die Dosiertage wie üblich für das erste Halbjahr bereits angekündigt. Es können weitere Maßnahmen dazukommen, wenn akute Erhaltungsmaßnahmen auf der Strecke durchgeführt werden. Schon im letzten Jahr hatte die Betreibergesellschaft der Autobahn, die Asfinag, uns gebeten, an drei Tagen den Zufluss zu drosseln, um die Sanierungsarbeiten ungestört durchführen zu können. Das kann auch im Jahr 2022 eintreten.



Ingrid Felipe: „Ich kann nicht tatenlos zusehen, wie der Transitverkehr immer mehr unsere Bevölkerung beeinträchtigt.“

Müller/Land Tirol

**Die Zahl der Tage mit Blockabfertigung für das erste Halbjahr 2022 ist um zwei Tage höher gegenüber dem Vorjahr. Kommen weitere Dosiertage dazu, wenn der Transitverkehr wie zuletzt zunimmt?**

Wir versuchen, mit Experten festzustellen, wann eine besondere Belastung droht. Die tritt häufig an Tagen um die Feiertage ein. Das ist ja auch die Vorgabe der EU: Es soll keine Schikane sein, sondern eine Vorsichtsmaßnahme im Sinne der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses.

**Viele sehen das anders. Ergebnis der Blockabfertigung sind lange Staus in Bayern. Die führen zu mehr Emissionen, als wenn Sie den Verkehr einfach durchwinken würden, so der Vorwurf. Umweltschutz zulasten anderer: Ist das nachhaltige, ganzheitliche und damit grüne Umwelt- und Verkehrspolitik?**

Die Lage in Tirol ist noch mal eine besondere. Wir haben zum einen diese Überlastung auf der Brennerstrecke. Zum anderen ist das Inntal sehr eng, weshalb unsere Au-



## Vita Ingrid Felipe

Ingrid Felipe wurde am 22. August 1978 in Hall/Tirol geboren. Sie hat Betriebswirtschaft in Innsbruck studiert.

Mit 27 Jahren startete sie ihre parteipolitische Karriere als Finanzreferentin der Grünen in Tirol. Am 1. Mai 2012 zog sie für die Grünen erstmals als Abgeordnete in den Landtag von Tirol ein. Ein Jahr später wurde sie in Tirol zur Landesrätin gewählt und bekleidet dieses Amt bis heute. Zuständig ist sie unter anderem für Umwelt- und Klimaschutz und europäische Verkehrspolitik. Felipe ist seit 2013 Stellvertreterin des Landeshauptmanns Günther Platter von der Österreichischen Volkspartei (ÖVP). cd

tobahnen zum großen Teil nur zweispurig sind. Ausschlaggebend für die Dosierung war ein Verkehrsinfarkt auf der Inntal-Autobahn, als dann nichts mehr ging. Wir müssen mit allen Beteiligten versuchen, dass vor allem während des Berufsverkehrs nicht alle gleichzeitig unterwegs sind.

**Durch die Blockabfertigung kommt es zu Staus und Auffahrunfällen. Erst jüngst gab es wieder ein Unfall mit zwei Schwerverletzten. Kann die Tiroler Regierung diese Folgen einfach ignorieren?**

Nein, das tun wir auch nicht. Wir analysieren die Lage immer wieder. Aber Staus lassen sich nicht vermeiden. Wir müssen beispielsweise auf Tiroler Seite auch damit leben, weil die deutsche Regierung täglich Grenzkontrollen zur Kontrolle der Migration macht. Aber ich kann die Belastung für alle Beteiligten nachvollziehen. Die Brenner-Strecke ist offensichtlich aus Kostengründen so attraktiv, dass sich niemand eine Alternative sucht. Es gäbe günstigere und vor allem kürzere Wege über die Alpen. Laut einer Untersuchung trifft das für gut ein Drittel der Lkw-Transitverkehre zu. Ein Grund sind die günstigen Dieselpreise in Österreich. Aber auch daran arbeite ich, dass das Dieselprievileg in Österreich abgeschafft wird.

**Dass es kürzere Wege gibt, ja. Aber dass die Unternehmen höhere Kosten in Kauf nehmen, um über den Brenner zu fahren, das kann ich kaum glauben.**

Das sind die Ergebnisse einer Studie zur Untersuchung der Routenwahl, die wir Ende des Jahres vorgelegt haben. Unser größtes Problem ist, dass die Maut über den Brenner im Vergleich beispielsweise zum Gotthard zu niedrig ist. Deshalb for-

dern wir eine Kostenwahrheit auf der Straße. Die externen Kosten wie Emissions-, Lärm- und Staukosten müssen in der Maut in vollem Umfang berücksichtigt werden. Dann können wir uns die Dosierungen und viele der Fahrverbote sparen.

**„Gute Nachbarschaft geht anders“ ist ein Zitat der bayerischen Verkehrsministerin Kerstin Schreyer aus dem letzten Jahr angesichts der Tiroler Verkehrspolitik. Können Sie den Unmut nachvollziehen?**

Ich bin seit 2013 in Tirol für den Verkehr zuständig und habe in dieser Zeit mit diversen Ministern in Bayern und Deutschland gesprochen. Ich habe darum gebeten, Nägel mit Köpfen zu machen und über eine Bepreisung des Lkw den Verkehr zu lenken. Wir haben verschiedene Memoranden unterzeichnet, zuletzt einen Zehn-Punkte-Plan. Doch passiert ist überschaubar viel. Wir hingegen haben in Österreich einiges gemacht, nicht nur Fahrverbote erlassen. Nehmen Sie den Brenner-Basis-Tunnel. Dort sind wir wesentlich weiter als all unsere Vertragspartner. Ich bin hier in Tirol auch für den Klima- und Umweltschutz zuständig und kann daher nicht tatenlos zusehen, wie der Transitverkehr immer mehr unsere Bevölkerung beeinträchtigt. Aber wenn wir ständig vertröstet werden wie aktuell bei der Eurovignetten-Richtlinie, dann bleibt uns nichts anderes übrig, als zu solchen Notwehrmaßnahmen wie der Blockabfertigung zu greifen.

**Viel Verkehr in noch stärker besiedelten Gebieten gibt es auch anderswo, beispielsweise im Ruhrgebiet.**

Nicht ökologisch und wegen der Staus eine Gefahr für die Autofahrer: Die Blockabfertigung auf der Brennerautobahn in Tirol wird vom Transportgewerbe heftig kritisiert

Ja, aber dort ist viel flaches Land. Bei uns gehen links und rechts die Berge hoch, so dass Lärm oder Abgase nicht entweichen können. Wir haben auch keine Möglichkeiten, Alternativstrecken zu bauen. Deshalb weichen wir aus und bauen einen Tunnel. Wir müssen die Wirtschaft darauf vorbereiten, dass der Transitverkehr künftig vorwiegend per Bahn erfolgt. Denn die Straße benötigen wir für die Feinverteilung und den Individualverkehr.

**Noch mal zur Blockabfertigung: Die Fahrer und Fahrerinnen stehen dort stundenlang im Stau, können sich nicht verpflegen, nicht mal auf Toilette. Würden Sie gerne mit denen tauschen wollen?**

Nein, natürlich nicht. Da habe ich auch einiges lernen dürfen. Als in meinem ersten Amtsjahr 2013 der Chef der Verkehrsplanung auf mich zukam, um einen zusätzlichen Lkw-Parkplatz zu bauen, habe ich damals gesagt: Nein, dann machen wir den Lkw-Verkehr doch nur noch attraktiver. Heute weiß ich, dass ausreichend Parkplätze notwendig sind, damit die Fahrer auf Toilette gehen, sich waschen und sich etwas kaufen können. Die Fahrer und Fahrerinnen erledigen einen anspruchsvollen, verantwortungsvollen Job unter schwierigen Rahmenbedingungen. Dessen bin ich mir bewusst. Deshalb haben wir in Tirol auch vergleichsweise viele Parkplätze für Lkw.

**Wissenschaftler haben ermittelt: Ein langsamer, stetiger Verkehrsfluss sorgt für weniger Staus als Stop-and-go.**





Jakob Gruber/dpa/picture-alliance

Zwei, die sich harscher Kritik seitens des Transportgewerbes ausgesetzt sehen: Ingrid Felipe (l.) und der Landeshauptmann von Tirol, Günther Platter, im Brenner-Basistunnel

Da haben Sie recht. Aber das Problem sind nicht unsere Dosierungen. Das Problem sind die zu vielen Lkw. Dagegen müssen wir Maßnahmen ergreifen, wenn ich bei Zu- und Abfluss nicht ein komplettes Chaos haben möchte. Die Verringerung der Lkw-Transit-Fahrten: Das ist der Schlüssel zum Erfolg. Dazu braucht es faire Preise für den Straßengüterverkehr.

**Es gibt noch weitere Instrumente wie das sektorale Fahrverbot oder das Nachtfahrverbot. Laut einem Rechtsgutachten ist das Nachtfahrverbot nicht rechtens, weil damit das heimische Transportgewerbe über Ausnahmegenehmigungen bevorteilt wird.**

Zunächst mal gilt das sektorale Fahrverbot nur für einige Güter. Es ist völlig egal, ob das Lkw-Kennzeichen ein „A“ für Österreich hat oder ein ausländisches: Das Fahrverbot hängt ausschließlich vom Gut ab, das transportiert wird. Gleiches gilt für das Nachtfahrverbot und die Ausnahmen. Die gelten für den Quell- und Zielverkehr in Tirol. Da ist es jedoch egal, ob der Lkw aus Deutschland oder Tirol stammt.

**Einer möglichen Klage vor dem EuGH sehen Sie gelassen entgegen?**

Ja, wir sind gut vorbereitet. Sie können sicher sein, dass wir uns unsere Maßnahmen sehr gut überlegen und juristisch prüfen lassen, ob diese den Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit standhalten. Gestatten Sie mir eine grundsätzliche Bemerkung: Die Warenverkehrsfreiheit, die einer der vier großen Freiheiten der EU ist, beruht auf Erkenntnissen aus den 70er-Jahren. Vielleicht ist es im Jahr 2022, im Lichte des Green Deals und des Klimaschutzes, den wir alle predigen, ja mal

an der Zeit, zu überlegen, ob jeder Verkehr tatsächlich jederzeit stattfinden darf oder ob es möglich ist, dass eine regionale Regierung zum Schutz der Bevölkerung die Wahl des Verkehrsmittels – und nur darum geht es – einschränken darf. Denn wir verbieten nicht den Transport durch Tirol. Vielleicht sollte man darüber auch mal beim EuGH eine Diskussion führen.

**Angenommen, Tirol verliert den Rechtsstreit vor dem EuGH: Haben Sie schon neue Folterinstrumente in der Schublade liegen?**

(lacht) Nein. Zum einen: Die Maßnahmen, die in meiner Amtsperiode 2013 eingeführt wurden, bestehen alle noch und haben auch vor dem EuGH bestanden. Das ist mir ein großes Anliegen: Dass wir Maßnahmen ergreifen, die rechtskonform sind. Und zum anderen haben wir auch aus den Niederlagen vor Gericht vor meiner Zeit gelernt und die

Maßnahmen so gestaltet, dass sie rechtskonform sind. Es gibt auch deshalb bei uns keine anderen Überlegungen, weil ich davon überzeugt bin, dass zur Klimawende der Verkehr dazugehört. Ich bin gleichfalls überzeugt, dass wir eine gemeinsame europäische Lösung finden werden. Und die heißt Kostenwahrheit.

**Dazu gehört dann auch, Güter auf die Bahn zu verlagern. Eine Möglichkeit ist die RoLa. Doch derzeit verkehren gerade mal 30 RoLa-Züge pro Tag. Ist die Schiene tatsächlich eine realistische Ausweichmöglichkeit, so lange der Brenner-Basistunnel noch nicht fertig ist?**

Die Kapazitäten auf der der RoLa sind nicht das Problem. Wenn die Nachfrage danach weiter steigt, ist die Rail Cargo Group (RCG) als Betreiber der RoLa in der Lage, zusätzliche Züge bereitzustellen. Aber: Die RoLa ist nur eine Übergangslösung. Zu viel Totgewicht auf der Schiene

## Güterverkehr über die Brenner-Achse

### Über den Brenner dominiert der Lkw

2019 wurden über den Brenner 53,8 Millionen (Mio.) Tonnen befördert, davon 39,9 Mio. per Lkw (74,2 Prozent) und 13,9 Mio. per Bahn (25,8 Prozent). Über den wichtigsten Schweizer Alpenpass, den Gotthard, zählten die Statistiker im gleichen Jahr 22,4 Mio. Tonnen. Davon entfielen auf die Straße 7,3 Mio. Tonnen (32,6 Prozent) und auf die Schiene 15,1 Mio. Tonnen (67,4 Prozent). Vergleicht man die Daten zwischen 2008 und 2019 (das Jahr 2009 eignet sich aufgrund der Wirtschaftskrise nicht), dann ist der Güterverkehr per Lkw auf der Inntalautobahn von 35,2 Mio. Tonnen auf 39,9 Mio. Tonnen um 13,4 Prozent gestiegen. Auf der Bahn hingegen stagnierte die Entwicklung (14,0 Mio. Tonnen 2008 zu 13,9 Mio. Tonnen 2019). Über die Gotthard-Route hingegen ist das Aufkommen in diesem Zeitraum auf der Straße um 33,6 Prozent und auf der Schiene um 2,6 Prozent gesunken. Die Zahlen verdeutlichen, dass es eine Verlagerung des Güterverkehrs Richtung Brenner gegeben hat.

Als Alternative zur Straße wird in Tirol auch die Rollende Landstraße (RoLa) gesehen. Dort wurden 2021 mit 160.000 Lkw so viele Einheiten wie seit zehn Jahren nicht mehr befördert. Das war ein Plus gegenüber dem Vorjahr von 29 Prozent.

cd



ist nicht effizient. Wir müssen zu mehr Transporten im unbegleiteten Kombinierten Verkehr kommen. Aber solange der Tunnel nicht da ist, gehört die RoLa zu den Verlagerungsinstrumenten. Mir wäre auch lieber, die RoLa würde über längere Distanzen führen, beispielsweise von Wörgl bis nach Trento und nicht nur bis zum Brenner. Dann könnten die Fahrer auch ihre Ruhezeit besser nutzen.

#### Was wäre denn möglich auf der RoLa?

Die RCG hat uns in Aussicht gestellt, dass sie bis zu 450.000 Lkw von den rund 2,5 Millionen Transit-Lkw pro Jahr bei Ausbau der Kapazitäten mit der RoLa befördern können. Aber dafür braucht man auch die Nachfrage, die momentan nicht so hoch ist.

Streit um den Brenner-Transit gibt es seit Jahrzehnten. Zuletzt haben sich die Fronten nochmals verhärtet. Was würden Sie denn vorschlagen, um zu einem tragfähigen Kompromiss für alle Seiten zu kommen?

Ich möchte betonen, dass wir in Tirol mit dem Ziel der Verlagerung auf die Schiene nicht alleine dastehen. Es gibt auch in Deutschland oder Italien viele Stimmen, die eine solche Maßnahme fordern, auch in den konservativen Kreisen. Ich glaube, auch unter den Frachtunternehmen gibt es viele, die einer Kostenwahrheit im Verkehr zustimmen würden. Denen wäre das lieber als die diversen Fahrverbote mit vielen Ausnahmen, die nicht immer ganz einfach zu durchschauen sind.

#### Eine Kostenwahrheit würde dann aber die Produkte verteuern.

Ja, damit wäre zu rechnen. Aber das käme dann der regionalen Wirtschaft zugute. Dann bräuchte es vielleicht nicht die Zwiebel aus Neuseeland, sondern die Verbraucher würden die von den Bauern aus Österreich oder Deutschland kaufen.

Sie als die Vertreterin der Tiroler Landesregierung werden immer wieder, zum Teil auch hart, angegangen. Hat man irgendwann die Schnauze voll?

Nein. Ich kann mit dem Gegenwind leben, weil ich aus tiefster Überzeugung der Ansicht bin, dass das, was wir tun, richtig ist für die Region und gut für die Umwelt. Gegenwind hält man dann nicht so gut aus, wenn man selber Zweifel hat. Aber ich zweifle nicht und versuche, in Gesprächen mit anderen zu überzeugen. Daher werde ich demnächst auch mit dem neuen Bundesverkehrsminister Volker Wissing Kontakt aufnehmen wie auch mit Robert Habeck als den zuständigen Minister für Klimaschutz in Deutschland. *cd*

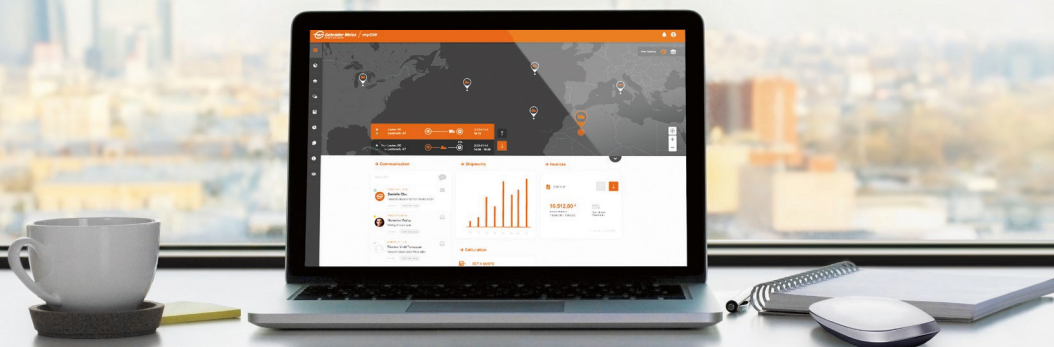


Gasser-Mair/OBB

Die RoLa als Alternative zur Brennerautobahn

# myGW

So einfach kann es sein



Wir freuen uns über 1 Jahr myGW und 4,5 Sterne bei der Kundenzufriedenheit. 12.000 Userinnen und User arbeiten bereits mit dem Kundenportal und nutzen es individuell und flexibel.



# THE ART OF LIGHTS

Mit Sicherheit – Aspöck Systems. Der Lichtdesigner der Nutzfahrzeugbranche bringt neue Produkte auf den Markt und macht die Straßen dadurch nicht nur sicherer.



Workpoint II: Eine ganze Reihe von neuen Arbeitsscheinwerfern wird vorgestellt



Kennzeichenhalterung mit integriertem LED-Band



FlexLED: Universell einsetzbares LED-Band

Bilder: Aspöck Systems

**DREI ERZEUGNISSE DER** aktuellsten Aspöck-Produktreihen machen nicht nur durch ihre neuartige Optik auf sich aufmerksam. Sie sind deutlich vielseitiger in der Verwendung und sorgen durch ihre tageslichtähnlichen Lichtfarben für noch mehr Sicherheit. Richtig platziert, erhehlen sie den letzten Blickwinkel des Fahrzeuglenkers. Das perfekte Trio besteht aus den Arbeitsscheinwerfern der Serie Workpoint II, der beleuchteten Kennzeichenhalterung und den LED-Bändern FlexLED.

„Unlimited“ in der Vertikalen und „up to date“ in der Optik – das sind die LED-Arbeitsscheinwerfer Workpoint II. Der Schwenkbereich von minus 35 bis plus 100 Grad ist ihr Markenzeichen. Dem Anbau sind nahezu keine Grenzen gesetzt. Der Stromverbrauch ist bei maximaler Lichtausbeute sehr gering, die Lichtleistung aber sehr hoch.

Aspöck Systems produziert ein breites Sortiment an Standard-Verkabelungssystemen für alle Segmente. Sie stehen den Kunden ab Lager zur Verfügung. Für die gesamte Workpoint II Produktreihe war die volle Integrierbarkeit in das bekannte Aspöck-Verkabelungssystem Voraussetzung, um den Scheinwerfer mit geprüften 1000 bis 3000 Lumen Lichtleistung erst möglich zu machen. Ohne Kabel, kein Licht – auch die schlanke, universelle Kennzeichenhalterung ist mit einer elektrischen Kontaktierung kombiniert und

profitiert von den wasserdichten Anschlüssen AMP Superseal, Aspöck Stecksystem ASS2 oder P&R.

### Sicherheit und Design

Alle Newcomer der Workpoint II-Reihe sowie die neue Kennzeichenhalterung inklusive LED-Beleuchtung bieten die höchste Schutzklasse IP6K9K. Vibrationsgeprüft, ADR-zertifiziert und der erfolgreich absolvierte 480-Stunden-Salzwasser-Sprühtest bestätigen die Robustheit und Langlebigkeit dieser Aspöck-Produkte.

Einfacher geht's nicht – sowohl das Nummernschild als auch der Kennzeichenhalter selbst können mit dem eigens entwickelten smarten Schnellmontagesystem geklemmt und somit mühelos gewechselt werden. Die beleuchtete Kennzeichenhalterung ist für alle EU-Kennzeichen mit 110 sowie 120 mm Höhe geeignet und mit der Lichtkomponente FlexLED medium ausgestattet.

Die LED-Bänder FlexLED bezeichnen die neu lancierte Produktwelt von Aspöck Systems. Sicherheit geben und Design betonen – das ist es, was Aspöck als Lichtdesigner der Nutzfahrzeugbranche auszeichnet. FlexLED-Bänder überzeugen mit ihrem klaren Erscheinungsbild. Ihr Einsatzgebiet reicht von der Innenbeleuchtung eines Lkw-Anhängers über die Außenbeleuchtung eines Caravans bis hin zum Einsatz als dritte Bremsleuchte

und jetzt auch als Beleuchtungselement in der schlichten Aspöck-Kennzeichenhalterung. Ebenso sind die LED-Bänder in der höchsten Schutzklasse IP6K9K geprüft und ADR-fähig. Mit einem überzeugenden Biegeradius sorgen sie für die nötige Flexibilität im Anbau mit allen gängigen Steckverbindern.

### TALK ABOUT



**Aspöck Systems GmbH**  
Eigentümer und Geschäftsführer |  
Karl Aspöck

#### Kennzahlen

- € 197 Mio. Umsatz Aspöck Gruppe – Geschäftsjahr 2020/21
- Exportquote 93 %
- 8 Vertriebstöchter
- 4 Produktionsstandorte
- Mitarbeiter:innen: 1550 weltweit | 360 am Standort Österreich

Mehr Informationen: [www.aspoeck.com](http://www.aspoeck.com)



# Integrierter Servicedienstleister und Nutzfahrzeugvermieter

TIP Trailer Services ist einer der führenden herstellerunabhängigen Vermieter und integrierten Dienstleister für die Transport- und Logistikindustrie.



TIP Trailer Services

**DIE GESAMTE ANGEBOTSPALETTE** des Unternehmens erstreckt sich über den vollständigen Lebenszyklus eines Fahrzeugs; von der Beschaffung über die Wartung und Reparatur bis hin zum Wiederverkauf. Mit regionalem Hauptsitz in Hamburg und 30 weiteren Niederlassungen in Deutschland und Österreich sowie über 100 Standorten in 18 europäischen Ländern und Nordamerika und einer Vielzahl von Servicepartnern verfügt TIP über ein enges Niederlassungs- und Werkstattnetz. Das europaweite Werkstatt-System ist nicht nur für die eigene Mietflotte vorbehalten, auch Kundenfahrzeuge aller Art werden 24/365 gepflegt, gewartet und repariert.

## Flexible Mietoptionen

Mit einer großen Mietflotte an Motorfahrzeugen, Koffer-, Gardinen-, Kühl- und Tankaufliegern sowie intermodalen Transportmitteln und Spezialfahrzeugen bietet TIP vielfältige Möglichkeiten, um individuelle Kundenanforderungen zu erfüllen. Ob Kurz- oder Langzeitmiete – ob mit oder ohne zusätzliche Serviceleistung, es findet sich immer die passende Lösung. Der Schadenservice bewahrt

überdies vor Kosten bei Verlust oder Schäden am Mietobjekt.

## MIETLÖSUNGEN FÜR EXPERTEN

### Flexible Vertragslaufzeiten

- Kurzzeitmiete ab einem Tag und Langzeitmiete ab einem Jahr

### Miete mit Kaufoption

- Kauf der Fahrzeuge am Ende der Vertragslaufzeit möglich

### Sale and Rent Back

- Ankauf der Kundenfahrzeuge zu marktüblichen Preisen und Rückvermietung

## SCHADENSERVICE/SPEZIALFAHRZEUGE

- Beschaffung von Transportmitteln nach Kundenanforderung, z. B. Schubbodenaufleger und Saugdruck- und Spülfahrzeuge

## Maßgeschneiderte Service-Lösungen

Als Werkstattspezialist verfügt TIP über ein großes Netz an eigenen Werkstätten in Deutschland, Österreich und europaweit. Zum Leistungsumfang gehören gesetzliche Prüfungen, Wartung und Reparatur, Pannenservice, Service am Kundenstandort

mittels mobiler Werkstattfahrzeuge sowie ein Reifen- und Reparaturmanagement. Der Werkstattdienst kann mit und ohne Servicevertrag genutzt werden.

## WARTUNG UND REPARATUR

### Technische Prüfung

- Gesetzliche und vom Hersteller empfohlene Prüfungen

### Reifenservice

- Austausch von verschlissenen Reifen, Sichtkontrollen
- Reifenschadenschutz

### Ersatz von Fahrwerkverschleißteilen

- Reparatur und Austausch von verschlissenen Teilen am Fahrwerk (z. B. Bremsen, Federbälge)

### Ersatz von weiteren Verschleißteilen

- z. B. Ladebordwand oder Kühlaggregat

### Pannenservice

- Vermittelt 24/7 europaweit in 18 Sprachen

### Reparaturmanagement

- Kontrolle, Abwicklung, Abrechnung, Berichtswesen

## TELEMATIK-LÖSUNGEN

### TIP INSIGHT – Telematik-Lösungen für Auflieger und Wechselsysteme

### Telematik für Zugmaschinen

- Individuelle Kundenlösungen mit den neuesten Technologien für Nutzfahrzeuge

Weitere Informationen: [www.tipeurope.at](http://www.tipeurope.at)

## Kontakt

### TIP Trailer Services Austria GmbH

Maria Lanzendorfer Str. 16

A-2333 Leopoldsdorf

Tel.: +43 (0) 2235-441 42 0

E-Mail: [leopoldsdorf@tipeurope.com](mailto:leopoldsdorf@tipeurope.com)

Linzer Straße 174

A-4614 Marchtrenk

Tel.: +43 (0) 7243-508 40 0

E-Mail: [marchtrenk@tipeurope.com](mailto:marchtrenk@tipeurope.com)

# Mit Nischenfahrzeugen zur Marktführerschaft

Nach dem 150-Jahre-Bestandsjubiläum im vergangenen Jahr blickt die Schwarzmüller Gruppe mit klaren Zielen nach vorne. Das Portfolio von 150 Fahrzeugtypen wurde zum Geburtstag rundum erneuert und unterstreicht die Vision des Premiumanbieters: Nischenfahrzeuge zu liefern, die ihren Nutzern einen Mehrwert im Einsatz garantieren.

„**WIR HABEN EINE** jahrzehntelange Erfahrung mit Premiumfahrzeugen und können deshalb unseren Kunden höchst leistungsfähige und individuell angepasste Fahrzeuge liefern. Und das bereits in 21 europäischen Ländern“, erläutert CEO Roland Hartwig. Schwarzmüller bietet bei den Baufahrzeugen, die mittlerweile mehr als 50 Prozent des Absatzes ausmachen, ein Komplettangebot. Die neuen Fernverkehrsfahrzeuge der POWER LINE gehen weit über den Standard hinaus und verbinden Leichtbau mit höherer Leistungsfähigkeit.

## Trotz Corona starke Performance

Wirtschaftlich ist Hartwig mit 2021 durchaus zufrieden, ein deutliches Wachstum wurde trotz der Schwierigkeiten mit Lieferengpässen erreicht. 2020 hat das Unternehmen trotz Corona sowohl die Stammmannschaft wie auch den Umsatz gehalten. Die Marktanteile konnten deutlich ausgebaut werden. Seither ist Schwarzmüller als größter Nischenhersteller Europas in fünf Ländern sogar



Roland Hartwig leitet als CEO seit 2016 die Schwarzmüller Gruppe. Er ist zufrieden mit der Performance seines Unternehmens in der Corona-Krise

Fotos: Schwarzmüller

Marktführer: in Österreich, Tschechien, der Slowakei, Ungarn und der Schweiz. Basis für diese starke Position ist eine

völlige neue Produktion, die in allen Werken aufgebaut worden ist. Die sequenzierte Fließproduktion hat die Durchlaufzeiten um die Hälfte reduziert und den Liefertermin deutlich verkürzt, obwohl zwei Drittel der Fahrzeuge individuelle Komponenten aufweisen! Um die Effizienz der Produktionslinien weiter zu steigern, errechnet der Computer täglich die exakte Reihenfolge. Bei aktuellen Planungsoptimierungen wird sogar quantenunterstützte Rechenleistung eingesetzt.

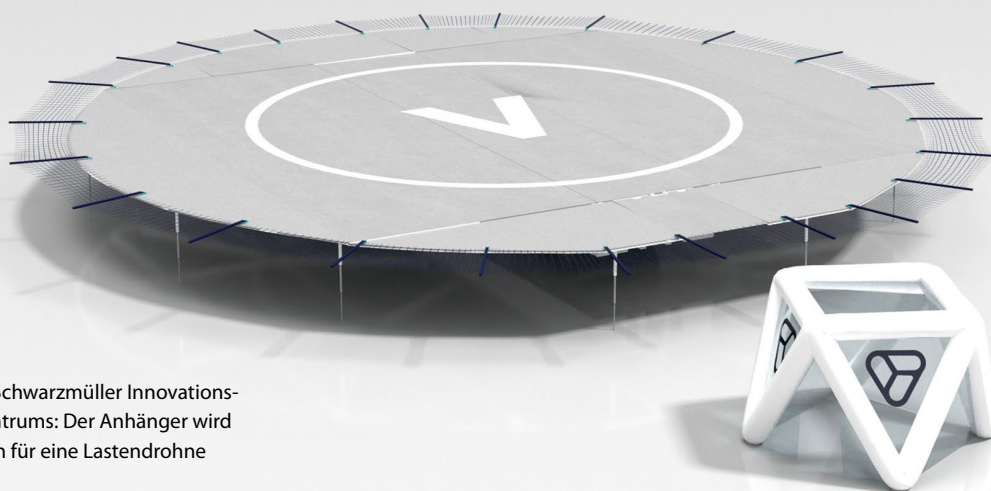
## Nachhaltigkeit rückt in den Fokus

Parallel zur Wachstumsstory der vergangenen Jahre wurde in die Nachhaltigkeit investiert. Das Mutterwerk Hanzing in Freinberg (Oberösterreich) wird über ein Hackschnitzel-Heizwerk mit Wärmeenergie versorgt. Die Prozessenergie kommt jetzt aus der Fotovoltaikanlage auf dem Dach der Werkshallen. Zuvor

Mit einer Offroad-Mulde hat Schwarzmüller seine breite Palette von Kippanhängern nochmals erweitert







Eine Studie des Schwarzmüller Innovations- und Zukunftszentrums: Der Anhänger wird zur Flugplattform für eine Lastdrohne

waren energieintensive Prozesse optimiert worden, zum Beispiel durch Energierückgewinnung in der Lackierung. Mehr Nachhaltigkeit der Produkte wird durch konsequenten Leichtbau erreicht. Als einziger europäischer Hersteller schafft Schwarzmüller das in allen acht Fahrzeugfamilien. Deshalb forciert man auch den Lang-Lkw in Leichtbauweise. „Wir können nachweisen, dass unser Lang-Lkw bis zu zehn Prozent Treibstoff einspart, und zwar ohne jede Investition in die Infrastruktur“, erläutert der Schwarzmüller-CEO.

#### Telematik reduziert Stehzeiten

Weiterhin wird Telematik eine CO<sub>2</sub>-Reduktion ermöglichen, ist man bei Schwarzmüller überzeugt. Zum Beispiel durch eine bessere Auslastung der Fahrzeuge. Deshalb ist ein Telematik-System in allen Schwarzmüller-Anhängern ein-

gebaut. Es gibt aktuell drei Datenpakete, die auf die Nutzung im Fernverkehr, in der Bauwirtschaft und in Infrastrukturunternehmen sowie auf Sicherheitsaspekte zugeschnitten sind. Das Sicherheitspaket ist mit Alarmfunktionen ausgestattet und überwacht den Verschleiß der Bremsen und Reifen. „Aktuelle Nutzungsdaten sind der Schlüssel zur Optimierung einer Anhängerflotte. Zum Beispiel werden durch die vorausschauende Wartung die Stehzeiten verringert“, betont Hartwig.

#### Aus Anhänger wird Flugplattform

Zuletzt hat Schwarzmüller für den deutschen Drohnenspezialisten Volocopter die Flugplattform für eine Lastdrohne konzipiert. Ein Anhänger wird automatisch zu einer runden Plattform, von der die Lastdrohnen landen und starten können. Das Schwarzmüller Innovations- und Zukunftszentrum konzen-

triert sich ganz auf die langfristigen Perspektiven in der Transportwirtschaft. Zum Beispiel durch die Übertragung biologischer Strukturen auf moderne Anhänger. Oder durch die Kombination von Materialien mit intelligenten Komponenten. Ebenso im Fokus: eine Teilautomatisierung des Betriebes. Denn der Anhänger der Zukunft wird sich stark verändern, ist man bei Schwarzmüller überzeugt.

**SCHWARZMÜLLER**   
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

#### Kontakt

Schwarzmüller Gruppe  
Hanzing 11  
A-4785 Freinberg  
[www.schwarzmueller.com](http://www.schwarzmueller.com)  
[office@schwarzmueller.com](mailto:office@schwarzmueller.com)



# Sie suchen neue Mitarbeiter für Ihr Unternehmen?

**logijob.de** – So erreichen Sie die gesamte Logistikbranche.  
Mit dem Jobportal von VerkehrsRundschau, BWVL, fokus GEFAHR/GUT und FUMO finden Sie zielgerichtet die besten Bewerber.

Jetzt hochqualifiziertes Personal sichern!



Das Jobportal von

**verkehrs**   
**RUNDSCHAU**

**BWVL**   
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

**fokus**  
**GEFAHR/GUT**

**FUMO**  
SOLUTIONS