

DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



RENAULT TRUCKS E-TECH T „Österreich-Premiere“

Seite 42

Österreichische Post AG - MZ202042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



AKTUELLES INTERVIEW

„Nicht ob, sondern wie“

Ist Künstliche Intelligenz eine Bedrohung oder ein wichtiges Werkzeug für Transporteure?
KI-Experte Eric Weisz im Interview. Seite 30



Wie lang hält ein Zwang?

Sondertransporte über die Donau: Verlagerungszwang mit wenig Sinn und noch weniger Wirkung.

Seit nunmehr zwei Jahren dürfen übergroße und schwere Sondertransporte auf der Ost-West-Achse durch Österreich ausschließlich auf der Wasserstraße durchgeführt werden. Mit dieser als „Lex Gewessler“ bekannten Maßnahme sollte eine Verlagerung der Schwertransporte von der Straße auf das Wasser als wichtiger Schritt für eine klimafreundliche Mobilität der Zukunft erreicht werden.

Betroffen sind u.a. Windkraftanlagen, Generatoren, Pressen, Transformatoren, Turbinen, Maschinen oder Silos, die den zuständigen Behörden und Straßenbetreibern regelmäßig Kopferbrechen bereiten. Zudem sollen klimaschädliche Emissionen reduziert, die Straßeninfrastruktur entlastet und die Verkehrssicherheit erhöht werden, so das Klimaschutzministerium. Die Ministerin betonte, dass „diese Maßnahme auch für weniger Staus sorgt und der Umwelt gut tue“. Die Asfinag hatte damals insgesamt 60 Transporte identifiziert, die in das neue Prüfverfahren fallen würden.

Welche Transporte betroffen?

Seit 1. Jänner 2022 ist bei Transporten, die nachstehend angeführte Parameter erfüllen, grundsätzlich das Binnenschiff



AUFWAND Unter gewissen Voraussetzungen ist seit Jänner 2022 bei Sondertransporten das Binnenschiff zu nutzen.

- als Verkehrsträger zu verwenden:
- Gesamtgewicht über 160 Tonnen oder
 - Gesamthöhe über 4,5 Meter oder
 - Gesamtbreite über 5,6 Meter und
 - es erfolgt mindestens 1 Grenzübertritt bei den Grenzübergängen Suben/Passau (A8), Walsberg/Schwarzbach (A1), Nickelsdorf/Hegyeshalom (A4), Kittsee/Bratislava (A6) und
 - die Route folgt teilweise oder ganz dem Donaukorridor auf den Autobahnen A1, A4, A6, A7, A8, A21, A22, A23, A25, S1, S2, S5, S33 und
 - die in Österreich zurückgelegte Strecke beträgt mindestens 200 Kilometer.

Ausnahmen

Nur wenn nachgewiesen werden kann, dass ein solcher Transport nicht oder nur mit unvermeidbar hohem Aufwand mit dem Binnenschiff durchgeführt werden kann, ist die Erteilung einer Sondertransportbewilligung möglich. Hierzu sind vom Antragsteller vor der Beantragung der Sondertransportbewilligung mindestens drei Schifffahrtsunternehmen anzufragen und eine Wartezeit von

- mindestens fünf Werktagen abzuwarten. Dem Sondertransportbewilligungsantrag sind vom Antragsteller
- mindestens drei Angebote von Schifffahrtsunternehmen (aus einer eigenen Liste) sowie
 - ein Gesamtkostenvergleich, aus welchem hervorgeht, dass der Transport mit dem Binnenschiff teurer ist als auf der Straße oder
 - eine Bestätigung des Antragstellers, dass innerhalb einer Frist von fünf Werktagen von einem oder mehreren angefragten Schifffahrtsunternehmen kein Angebot gestellt wurde oder
 - eine Bestätigung des Antragstellers, dass ein Transport mit dem Binnenschiff nur mit unvermeidbar hohem Aufwand durchgeführt werden kann (inkl. Angaben des Grundes) anzuschließen.

Kostenvergleich

Der Antragsteller muss die Kosten für den „reinen“ Straßentransport und die Kosten für den multimodalen Transport darlegen und dem Antrag beifügen. Seitens der Behörde wird die Höhe der Ver-

ZUM AUTOR

Mag. Dr. Christian Spendel
Allgemein beideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen
TRANSPORT COMPETENCE CENTER
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



SO SEHE ICH DAS!



KOMMENTAR Die noch amtierende Ministerin hat in ihrer Amtszeit offensichtlich viel Energie in Zwangsmaßnahmen zur Verlagerung von der Straße auf Schiene und Schiff investiert. Seit 1.1.2023 müssen nämlich auch bestimmte Abfalltransporte zwangsweise auf die Schiene verlagert werden, sofern die Schiene die Kapazitäten dafür hat. Ich selbst war an der Evaluierung der Verlagerung von Sondertransporten auf die Donau im Jahr 2020 beteiligt und habe damals schon die Frage gestellt, welcher ökologische Nutzen von dieser Maßnahme erwartet wird, wenn wir von einer Verlagerung von 60 Sondertransporten pro Jahr ausgehen. Wir sprechen hier rechnerisch von einem Transport pro Woche – der ausschließlich in den Nachtstunden durchgeführt wird – dessen Vermeidung die Ministerin eine wesentliche Verbesserung der Stau- und Umweltbelastung zuerkennet. Weiters habe ich schon damals die Frage gestellt, welchen ökologischen und ökonomischen Nutzen es hat, wenn ein SOTRA-Lkw z.B. seine Windkraftanlage auf das Schiff verladen muss, selbst leer auf der A1 nebenher fährt und das Ding dann 201 Kilometer später wieder aufnimmt? Der Transport solcher überdimensiona-

len Sondertransporte über die Wasserstraße – sofern vorhanden und nutzbar – ist grundsätzlich sinnvoll und wird von den spezialisierten Transportunternehmen auch so abgewickelt. Dazu bedarf es keiner politischen Zwangsmaßnahmen, da die Transportunternehmer selbst am besten einschätzen können, welcher Verkehrsträger ökologisch und ökonomisch am sinnvollsten ist. Dies führt in letzter Konsequenz auch dazu, dass die Zahl der tatsächlich – zwangsweise – auf die Donau verlagerten Spezialtransporte sehr gering ist und es sich hier eher um Symbolpolitik handelt. Viel interessanter wäre z.B. die Frage, wie viele Tonnen Transportvolumen pro Jahr vom Wasser bzw. von der Schiene auf die Straße verlagert werden, weil die Wasserstraße nicht befahrbar ist oder die Bahnbetreiber mit Kapazitäts- und/oder Personalmangel oder einfach mit mangelnder Flexibilität zu kämpfen haben. Und das sind nach meinen Informationen sehr, sehr viele Lkw, die im Auftrag der Bahn auf der Straße unterwegs sind. Wie sage ich immer: Survival of the fittest. <

„Nicht der Baum ist schuld, der nicht jodelt, sondern der, der ihm das Jodeln unbedingt beibringen will.“

Wolfgang J. Reus, deutscher Satiriker

gleichsangebote geprüft. Nur wenn die Kosten für den multimodalen Sondertransport auf der Donau höher sind als die Kosten für den Straßentransport, wird die Genehmigung für den Straßentransport erteilt, sofern keine anderen triftigen Gründe dagegensprechen. Wenn eine übergroße Ladung vom SOTRA-Lkw A im Hafen dem Schiffstransport übergeben wird und am Ende der Schiffsreise wieder auf den Lkw A

geladen wird und dieser selbst leer parallel zur Schiffsroute fährt, wird der Aufwand als nicht vertretbar angesehen.

Donau-Statistik

Im Jahr 2022 wurden laut Statistik Austria 6,4 Millionen Tonnen Güter auf der Donau transportiert, um 22,9 Prozent weniger als im Jahr 2021. Das Transportaufkommen fiel damit auf einen historischen Tiefstand. Im rein innerösterreichischen Verkehr sank das Transportaufkommen um 81,4 Prozent bzw. 0,6 Mio. Tonnen auf nur noch 0,1 Mio. Tonnen im Jahr 2022. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die in den Vorjahren verstärkten Gütertransporte auf der Wasserstraße im Zusammenhang mit den Abtransporten im Zuge der Straßen- und Brückenbauarbeiten bei Linz im Herbst 2021 eingestellt wurden. Darüber hinaus wurden im Jahr 2022 keine Fahrrinnenbaggerungen durchgeführt. <

Der führende Spezialist
Kastner
für Werkstatteinrichtung
Autoersatzteile - Zubehör
Werkstattengeräte



MAWEV SHOW
HALLE B
Stand 140



HEBEBÖCKE VOR ORT

Mobile Hebeböcke von Steril-Koni

- ▶ Maßgeschneiderte Lösungen für schwere Nutzfahrzeuge
- ▶ Wirtschaftlich und effizient
- ▶ Sehr bedienungsfreundlich
- ▶ Flexibel und vielseitig

Wir beraten Sie gerne!

Innsbruck	0512/33 12-128
Feldkirchen b. Graz	0316/24 40 25 - 1816
Rankweil	05522/736 14 - 787
Brunn	02236/37 89 00 - 97

werkstatteinrichtung@auto-kastner.at

www.auto-kastner.at