

die **TAXI ZEITUNG**

Ausgabe 13 März 2004



StadtBus und Taxigewerbe -
Miteinander oder Gegeneinander ? Bericht Seite 4...



...und noch viel mehr Lesenswertes im Blattinneren...

Der neue Hit in Salzburg:
81-11 emergency – Key

**Ihr Notschlüssel
in verlässlichen Händen!**

Bericht Seite 8...

INHALT:

Medieninhaber:
Salzburger Funktaxi-Vereinigung Rainerstraße 27
– 5020 Salzburg
Herausgeber:
Salzburger FunkBeförderungsdienst
Ges.m.b.H.Nachfolge KEG Rainerstraße 27 – 5020
Salzburg
Redaktion:
Erwin Gritsch, Udo Ebner, Peter Tutschku
Layout:
Gehrt Eichberger - GF Peter Tutschku
Adresse von Redaktion und Anzeigenverwaltung:
Ankündigungsunternehmen der Salzburger Funk-
Beförderungsdienst Ges.m.b.H. Nachfolge KEG
Rainerstraße 27 – 5020 Salzburg
Veröffentlichung:
TAXI – ZEITUNG der Salzburger Funktaxi-
Vereinigung versteht sich als unabhängiges Medium
für die Mitglieder, Partner und deren Lenker/innen der
Salzburger Funktaxi-Vereinigung und erscheint 4x
jährlich.
Hersteller:
Ankündigungsunternehmen der Salzburger Funk-
Beförderungsdienst Ges.m.b.H. Nachfolge KEG
Rainerstraße 27 – 5020 Salzburg
Erreichbar unter:
e-mail: redaktion@taxi.at
Tel.: 874 400 Dw.2 Herr GF Peter Tutschku FAX:
882505
Veröffentlichte Leserbriefe müssen sich nicht
unbedingt mit der redaktionellen Meinung decken.

**ACHTUNG: Der Inhalt dieser
vereinsinternen Taxi-Zeitung
von 81-11 ist ausschließlich für
Mitglieder, Partner und deren
Lenker/innen bestimmt. Jedwede
Form der Weiter- bzw. Wiedergabe
- auch auszugsweise - bedarf daher
der ausdrücklichen schriftlichen
Genehmigung der Redaktion.**

TITELTHEMA

Zur Konfrontation zwischen Stadtbus und Taxigewerbe...Seite 4,5

EHRUNG

Aufmerksamer Kollege stellt Räber...Seite 3

RECHT

RA Dr.Adam zur Sache C&K...Seite 6

Der gerichtliche Vergleich dazu...Seite 20,21

RA Dr.Adam zur Novelle der Betriebsordnung ...Seite 7

BMVIT: Kennzeichentafel-Anbringung ...Seite 10-11

INFORMATION & POLITIK

Erneuter Wechsel des Geschäftsführers

in der Fachgruppe der Wirtschaftskammer...Seite 7

Stadtrat J.Padutsch: Überwachung der Fußgängerzone...Seite 12

GLOSSE

Aus der Funkzentrale: Fundgegenstände...Seite 22

UNTERHALTUNG & WERBUNG

Der Notschlüssel in besten Händen...Seite 8

Geschichte: Schloss Mirabell...Seite 13

Shell Gewinnspiel...Seite 18-19

Anekdoten: W.A.Mozart...Seite 2

Kleine Stadtgeschichte: J.E.Geyer, F.Wallack, S.Solari...Seite 22,23

Anzeigen, Mitteilungen...Seite 23

TECHNIK & UMWELT

Garantie oder Gewährleistung...Seite 9

Dieselmotoren als Gesundheitsbedrohung...Seite 14-17

**WOLFGANG AMADEUS MOZART***Komponist*

27. 1. 1756(Salzburg) - 5. 12. 1791(Wien). Erster Auftritt als Wunderkind 1761 in Salzburg, ein Jahr später Begegnung mit Maria Theresia in Schönbrunn. Übersiedelte nach Wien, als er nach einem Zerwürfnis mit dem Salzburger Erzbischof H.Collredo seine Stelle verlor.

Ein junger Komponist fragte Mozart, wie er am schnellsten Meister in seinem Fach werden könne. Mozart riet ihm: "Sie brauchen viel Zeit und müssen gründlich studieren. Nur Fleiß und Ausdauer führen zum Ziel!" "Bei Ihnen war das aber nicht so. Sie haben ja schon als kleines Kind komponiert", sagte der Musiker. "Ja, das stimmt", entgegnete Mozart. "Aber ich hab auch keinen g'fragt, wie ich's machen soll."

Der stets in Geldnöten befindliche Mozart bezog ein vom Hof bezahltes Salär von achthundert Gulden als Kammerkomponist, ohne auch nur einen einzigen Kompositionsauftrag zu erhalten. Befragt nach der Höhe seines Entgelts, sagte Mozart: "Zu viel für das, was ich leiste, aber zu wenig für das, was ich leisten könnte."

Nach der Uraufführung der *Entführung aus dem Serail* sagte Kaiser Josef II. zu Mozart: "Sehr schön, Ihre *Entführung*, aber gewaltig viele Noten." "Halten zu Gnaden, Majestät", erwiderte der Komponist, "genau so viele als nötig sind!"

Taxilenker stellte brutale Räuber

Unser Kollege,

Herr Arnold Klement

-Medizinstudent und Aushilfs-taxilenker- zeigte wieder einmal, wie in Not geholfen werden sollte. Am Sonntagfrüh, den 15. Februar 04 wurden zwei Taxikollegen, -allerdings privat unterwegs,- von einem Räuberduo brutal niedergeschlagen und überfallen. Einer der Überfallenen erlitt einen Jochbeinbruch, die untere Zahnreihe war locker, dazu noch ein Riesenveilchen, also schwere Verletzungen im Gesicht. Als die jugendlichen Räuber in ein Taxi stiegen, beobachtete dies Arnold Klement und nahm unverzüglich die Verfolgung auf. Noch vor dem Neutor wurde die Polizei verständigt und so konnte das Fahrzeug mit dem Räuberduo gleich nach dem Neutor gestellt werden, indem Klement sowie die Polizeibeamten ihre Fahrzeuge quer aufstellten und somit die Weiterfahrt unmöglich war. Die Jugendlichen wurden von der Polizei sofort verhaftet.

Im Bild mit Vizebürgermeister DDr.Karl Golleger und FGO Peter Tutschku bei der Verleihung des „Salzburger Engerl“



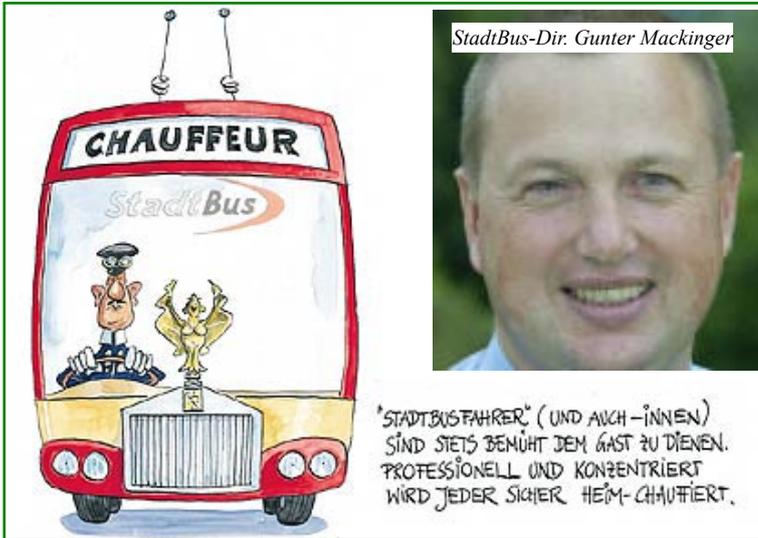
Im Bild mit Vizeobmann von 81-11 Erwin Leitner bei der Verleihung einer Urkunde und eines Gutscheines für ein Essen für zwei Personen.

Nicht wegschauen wenn etwas passiert, sondern unbedingt im Rahmen seiner Möglichkeiten helfen, ist seine Devise. Wir bedanken uns für sein vorbildliches Verhalten und sind stolz auf unseren Kollegen Arnold Klement.

StadtBus: Eigenartige Ansichten

Stellungnahme zum Leserbrief von Herrn Dir. Gunter Mackinger

Herr Dir. Gunter Mackinger vom StadtBus veröffentlichte zum Thema „Verkehrsbetriebe zu Beschwerden“ im Salzburger Fenster (Ausgabe 04/2004) einen



Leserbrief, welcher eine Richtigstellung, zumindest unsererseits notwendig macht.

Mackinger schreibt: „*Der Nachtbetrieb vor Wochenenden hat sich als voller Erfolg erwiesen. Zahlreiche StadtBus-Mitarbeiter sind jedoch in ihrer Freizeit als Taxilenker tätig und vertreten daher die Interessen dieser Berufsgruppe. Im übrigen wurde das Nachtbuskonzept mit der Funktaxivereinigung 8111 abgestimmt.*“

Das ist nicht richtig! Richtig ist, dass nicht zahlreiche StadtBus-Mitarbeiter, sondern nur mehr drei Mitarbeiter vom StadtBus in ihrer Freizeit als Taxilenker nebenberuflich tätig sind. Bei einer Anzahl von insgesamt ca. 1.200 Personen im Fahrdienst als Taxilenker bei 81-11, bestehend aus selbständigen Taxiunternehmen, unselbständigen, hauptberuflichen Taxilenkern und Aushilfslenkern, letztere nicht nur zum Spaß, -wie man sich denken kann-, die neben ihrer hauptberuflichen Tätigkeit oder neben dem Studium als Taxilenker unterwegs sind, stellen die drei Mitarbeiter vom StadtBus einen sehr geringen Anteil unserer Aushilfslenker dar. Sie sind also nicht sehr zahlreich vertreten. Im Gegensatz zu früheren Zeiten, wo wirklich noch zahlreiche Obus/Buslenker vom StadtBus als nebenberufliche Taxilenker unterwegs waren, haben die derzeitigen Mitarbeiter vom StadtBus offensichtlich dazu gar keine Zeit mehr. Schade, denn das gegenseitige Verständnis für die täglichen Probleme im Straßenverkehr, war durch die nahe Zusammenarbeit besonderes gefördert worden.

Nicht richtig ist zudem, dass diese wenigen Mitarbeiter vom StadtBus, welche bei uns nebenberuflich tätig sind, die Interessen des Taxigewerbe bevorzugt vertreten. Jene uns bekannten Mitarbeiter vom StadtBus, sind nämlich mit „Leib und Seele“ Obus- oder Buslenker und es wäre der derzeitigen Geschäftsführung dringend zu raten, dafür Sorge zu tragen, dass diese Einstellung der Mitarbeiter vom StadtBus auch so bleibt und nicht durch Stellungnahmen dieser Art getrübt wird.

Weiters ist es auch nicht richtig, dass das Nachtbuskonzept

mit der Funktaxivereinigung 81-11 abgestimmt wurde. Richtig ist, dass es am 31.11.03 um 08 Uhr in 5020 Salzburg, Plainstraße 70, im Büro von Herrn Dir. Gunter Mackinger in Anwesenheit der Herren DI Peter Brandl und Ing. Markus Perberschlagner von Salzburg AG einerseits, sowie den Herren Obmann-Stv. Erwin Leitner und Herrn GF Peter Tutschku von der Salzburger Funktaxi-Vereinigung andererseits, ein Gespräch statt gefunden hat, wo die Vertreter von 81-11 über die bevorstehenden Änderungen, wie zB geänderte Betriebszeiten an den Wochenenden, informiert worden sind. Das Konzept wurde uns fertig präsentiert, von „Abstimmung“ kann daher keine Rede sein. Das Verhältnis im Rahmen unserer sinnvollen Partnerschaft bzw. Geschäftsbeziehung war in den letzten Jahren ausgezeichnet, um die Weiterführung dieser ausgesprochen guten Partnerschaft sollte auch Herr Mackinger verstärkt bemüht sein. In Anbetracht dieser Art von Leserbriefen kommt allerdings berechtigter Zweifel auf.

Das **BusTaxi** gibt es nunmehr seit 1991 und hat sich bis heute ausgezeichnet bewährt, es ist für die Fahrgäste preisgünstig, hat hohe Qualität und ist nicht mehr wegzudenken. In den Zeiten explodierender Defizite von Verkehrsträgern der „öffentlichen Hand“ wird es immer schwieriger, Großraum-Busse speziell in den späteren Abendstunden fast oder ganz leer verkehren zu lassen. Die Misere ist klar: Während die betriebswirtschaft-

liche Notwendigkeit in den städtischen Randgebieten höchst wahrscheinlich einen Betriebsschluß kurz nach 21 Uhr gebieten würde, ist es den veränderten Lebensgewohnheiten vieler Bürger, insbesondere der Jugendlichen, längst nicht mehr zuzumuten, mit den bestehenden Betriebszeiten das Auslangen zu finden. Und genau hier bietet der nichtlinienmäßige Personenverkehr eine wirkliche, ja sogar die einzige sinnvolle Alternative, deren Konsumentenfreundlichkeit und vor allem Wirtschaftlichkeit bereits an sehr vielen Beispielen unter Beweis gestellt werden konnte. Die Vorteile liegen auf der Hand:

Fahrten werden meist nur nach tatsächlichem Bedarf durchgeführt, unnötige Leerfahrten dadurch fast vermieden. Die Defizite der öffentlichen Verkehrsträger können dort gesenkt werden, wo eine ihrer Hauptentstehungsursachen liegen.

Dem Ansinnen des Herrn Wolfgang Gallei, „Jusos-Chef“ und Kandidat zum Gemeinderat für die SPÖ, welcher sich stark machen wird, dass künftig wichtige Buslinien die ganze Nacht lang durchfahren sollten, wäre daher bezüglich den erforderlichen finanziellen Mitteln als „Schwachsinn“ zu werten und somit ist diese Forderung der sachbezogenen Unerfahrenheit des jungen Herrn Gallei zuzuordnen!

GF Dir. Peter Tutschku

Udo Ebner:

K O M M E N T A R

So manche Aussage ist daher als völlig unsachlich und an den Haaren herbeigezogen zu bezeichnen und aufs schärfste zurückzuweisen. Überdies zeigen diese Aussagen einen äußerst großzügigen Umgang mit Zahlen seitens Herrn Mackinger auf, was mich daher an Daten, wie zB „...zu Sylvester wurden 8000 Fahrgäste befördert...“ erheblich zweifeln lässt. Desgleichen eine Fahrgastzählung an einem Jännerwochenende 2004: In der verlängerten Betriebszeit seien Freitag und Samstag Nacht 500 Fahrgäste befördert worden. Weil wie aus gut unterrichteten Kreisen zu erfahren war, dürfte die Zahl 500 großzügig aufgerundet worden sein. Außerdem wären selbst 500 Fahrgäste kein großartiger Erfolg, wenn man die erheblichen Mehrkosten der neuen Betriebszeiten gegenüberstellt.

Zum neuen Fahrplan kann allgemein festgestellt werden, dass dieser in der Theorie ganz gut ausgearbeitet ist, aber die Praxis hat gezeigt, dass die Vorgaben durch die Tageszeit bedingt sehr unterschiedliche Verkehrsdichte oft unmöglich eingehalten werden können.

BUSTAXI: Fakten – Zahlen – Tatsachen

2003 wurde das BusTaxi mit insgesamt EURO 108.258,15 inkl. Ust. und Verwaltungskosten subventioniert, davon hat der Stadtanteil EURO 40.143,65 betragen, der Anteil von EURO 68.114,50 wurden von den sechs Randgemeinden: Anif, Bergheim, Elixhausen, Grödig, Hallwang und Wals-Siezenheim getragen.

Im Jahr 2003 wurden 37.755 Personen mit dem BusTaxi befördert. 19.350 Personen stiegen innerhalb der Stadt aus und 18.405 Personen wurden in die genannten Randgemeinden befördert. Zielgruppe der BusTaxi-Fahrgäste sind hauptsächlich Jugendliche und in der Nacht beschäftigte Personen.

Wird bedacht, dass eine Person für EURO 3.- wunschgemäß -abgesehen der 12 Routenführungen innerhalb der Stadt-Salzburg, Ausstieg der Fahrgäste entlang dieser Routenführungen überall möglich bis Voggenberg, Lengfelden, Elixhausen, Hallwang / Zilling, Niederalm, St.Leonhard, Fürstenbrunn, Wals-Grünau, und bis Siezenheim gebracht wird, dann ist das Preis/Leistungsverhältnis ein besonderes und kann durch nichts ersetzt werden.

Wird weiters bedacht, dass ein einziger schwerverletzter Jugendlicher, volkswirtschaftlich berechnet ca. EURO 120.000.- kostet, ist der oben angeführte Jahresbetrag, welcher zum Erhalt des BusTaxi notwendig ist, zu ver-



nachlässigen: Erspart man sich nämlich nur einen schwerverletzten Jugendlichen mit dieser sinnvollen Einrichtung, sind die

Jahreskosten des BusTaxi bereits gedeckt, sicher auch ein interessanter Aspekt für die AUVA.

Das Salzburger BusTaxi ist ein gutes (Vorzeige)Beispiel für die unbürokratische Zusammenarbeit zweier Unternehmen mit dem Ziel, das Angebot im öffentlichen Verkehr durch unkonventionelle Maßnahmen auch weiterhin auszubauen und somit den Bedürfnissen der Kunden Rechnung zu tragen, sowie die notwendigen finanziellen Zuschüsse auch in Zukunft niedrig zu halten. Diese tolle Einrichtung bedeutet nämlich auch eine enorme Einsparung, viel weniger Subventionen der öffentlichen Hand, und somit des Steuerzahlers.

Bleibt nur noch die Frage zu klären, wie lange Obusse / Busse um EURO 40.143,65 in Nächten nach 23 Uhr zu welchen Routenführungen überhaupt verkehren können? Zusätzliche Verwaltungskosten wie z.B. Leitzentrale, Revision und Kontrollorgan dessen Mitarbeiter natürlich auch nach 23 Uhr anwesend sein müssen, dürfen bei diesen Berechnungen selbstverständlich nicht fehlen!

-petu-

Verlängerung der Linie 16

Jene Linie von Fürstenbrunn in die Stadt, vorerst über die Schranngasse wieder retour nach Fürstenbrunn, wurde verlängert. Diese Linie führt seit Umstellung über die Haydnstraße, Weiserstraße zur Lastenstraße weiter bis zum Ende Bayerhammerstraße. Interessant wäre die tägliche Anzahl der Fahrgäste ab Haydnstraße bis Ende Bayerhammerstraße zu erfahren, denn der 50-Sitzer Bus ist zumindest in diesem Teilbereich fast immer leer.

Sehr sinnvoll, wenn Busse dieser Größenordnung völlig unausgelastet durch so schmale Straßen fahren müssen! Diese Aufgabe könnte jedenfalls auch durch den Gelegenheitsverkehr, sprich mit Taxis als Teil des ÖPNV, wesentlich effizienter und vor allem viel kostengünstiger durchgeführt werden. Übrigens, Beispiele dieser Art gibt es eine ganze Menge, auch im ländlichen Bereich.

-petu-

Bericht in der Salzburg Krone am 20.02.2004:

Stadt pumpt Millionen in die „Musterlinie 15“

Nach langem Chaos bei der Salzburger Buslinie „15“, die jedes Jahr Millionen-Verluste einfährt, hat die Stadt die schwach frequentierte Linie von der Josefiaw nach Bergheim zur „Prestigesache“ erklärt: 2,4 Millionen Euro pumpt die Stadt in Wartehäuschen und kürzere Intervalle. Und vom Bus aus ferngesteuerte Ampeln sorgen für endlose PKW-Kolonnen vor dem Neutor...



RA Dr. Christian Adam

„NATURTAXI“ – ade?

Wie bereits berichtet, hat die Firma „Naturtaxi Mietwagen GmbH“ mit Sitz

Kaliberka zuzurechnen, welcher sich sogar öffentlich, z.B. im Nachrichtenmagazin *profil* damit brüstet, wie er durch Einsatz von Mietwägen in das Taxigewerbe eindringt. Ansonsten ist Herr Kaliberka zwar dem Konkursgericht, nicht aber dem Personenbeförderungsgewerbe bekannt.

Daß Salzburg nicht gleich Wien ist, mußte *Naturtaxi* durch eine Klage wegen unlauteren Wettbewerbs erfahren. In diesem Gerichtsverfahren hat *Naturtaxi* nunmehr wohl die Unhaltbarkeit und Rechtswidrigkeit der praktizierten Vorgangsweise erkannt und sich in der Verhandlung vom 09. März 2004 vergleichsweise u.a. verpflichtet, in allen Veröffentlichungen nur mehr mit vollständigem Firmenwortlaut aufzutreten und stets bekannt zu geben, ob die angebotene Leistung im Mietwagen- oder im Taxigewerbe erbracht wird.

Der Clou ist aber, daß sich *Naturtaxi* weiters und bei sonstiger Exekution über

einzigartig (wenn es nicht um verwechslungsfähige Namen, wie z.B. Gruber GmbH, einmal in Wien, einmal in Salzburg geht). Zwar wäre es interessant gewesen in Erfahrung zu bringen, ob der oberste Gerichtshof das Begehren auf Abänderung der registrierten Firma gleich der deutschen Rechtsprechung gesehen hätte, welche die Verpflichtung zur Abänderung bei Verwechslungsgefahr zuläßt, doch war es wichtiger, auf schnellstem Wege alles das zu erreichen, was vor einem Zivilgericht erreicht werden kann. Dies ist den Klägern gelungen. Der Vergleichstext wird nach Vorliegen veröffentlicht werden. Die verwaltungsstrafrechtlich relevanten Handlungen (z.B. Befahren der Dreifaltigkeitgasse Richtung Makartplatz, Einsatz von in Wien zugelassenen C & K Mietwägen etc.) sind ungeachtet des Vergleiches von den zuständigen Behörden zu verfolgen



Foto: 15.3.2004, 07:32h Saint-Julien-Str.-ei-

in Graz einen weiteren Sitz in Salzburg begründet und ist hier mit ihren erdgasbetriebenen Mietwägen bereits tätig, indem sie versucht, den Leuten (Kunden und Bestellern) zu suggerieren, *Naturtaxi* wäre ein Taxi (und kein Mietwagen) und fahre günstiger.

Die Firma ist dem nur in Wien und allenfalls in Graz ob seiner nicht zimperlichen Methoden sattsam bekannten Wilfried

den Antrag der Kläger hin verpflichten mußte, die Firma abzuändern in „*Naturtaxi & Mietwagen GmbH*“, wodurch das Schlagwort *Naturtaxi* nicht mehr in direktem Zusammenhang mit dem (in Wahrheit ausgeübten) Mietwagengewerbe steht.

Ein derartiger Fall, daß sich eine bereits im Firmenbuch registrierte Firma verpflichten muß, ihren Firmenwortlaut abzuändern, ist in Österreich ziemlich

und zu bestrafen.

Inwieweit *Naturtaxi* noch Interesse haben wird, dem Salzburger Taxigewerbe weiteren Schaden zuzufügen, bleibt abzuwarten. Insider würde es aber nicht wundern, wenn *Naturtaxi* das „Abenteuer Salzburg“ als gescheitert betrachten und abziehen würde.



RA Dr. Christian Adam

Zur Novelle der BO 1994

Nach neun Jahren des unveränderten Bestehens wurde die Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr – BO 1994 – im Jahre 2003 mit Wirksamkeit ab dem 15.07.2003 in Teilbereichen novelliert.

Abgesehen von geänderten Behördenzuständigkeiten (nunmehr nach dem Ort der Tätigkeit, nicht mehr nach dem Standort des Arbeitgebers) und geforderten Kenntnissen (nunmehr auch über Tarife und Kollektivverträge) war das Kernstück der Novelle, das automatische Ungültigwerden des Taxilenkerausweises nach Entzug der Lenkerberechtigung auf Zeit und der bei auch nur geringfügigen Verkehrsdelikten von den Behörden an-

genommenen Vertrauensunwürdigkeit sinnvoll umzugestalten. So hatte der Verwaltungsgerichtshof judiziert, daß z.B. bei drei Verwaltungsstrafen wegen Geschwindigkeitsübertretungen innerhalb von fünf Jahren die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben sei. Der Verfassungsgerichtshof wiederum hat judiziert, daß das Ungültigwerden des Taxilenkerausweises keinen Eingriff in das Grundrecht auf Erwerbsfreiheit darstellt.

Natürlich kann man Überlegungen anstellen, ob ein Taxilenker für berufliche Tätigkeiten auf öffentlichen Verkehrsflächen auch dann noch geeignet erscheint, wenn er – egal ob beruflich oder privat – alkoholisiert oder unter Drogeneinfluß Kraftfahrzeuge lenkt (diesbezüglich gleichgestellt sind die Lenker von Schülertransportfahrzeugen). Die Meinungen über die von einem Taxilenker geforderten Verhaltensweisen gehen naturgemäß auseinander. Die Ungleichbehandlung gegenüber anderen Berufskraftfahrern, z.B. Mietwagenlenkern, rechtfertigt die Novellierung, ein Vergleich mit „reinen Privatkraftfahrern“ erscheint nicht angebracht, da man von Taxilenkern wohl mehr Verständnis punkto Verkehrssicherheit erwarten darf. Die Novelle ist umso mehr gerechtfertigt, wenn man den bürokratischen Aufwand berücksichtigt, welcher zur Neuausstellung des Taxilenkerausweises erforderlich war (alte

Prüfungszeugnisse waren ungültig, daher neuerliche Prüfung; die Fahrpraxis (!) mußte wiederum nachgewiesen werden etc.).

Nunmehr wird der Taxilenkerausweis nur mehr dann ungültig, wenn die Lenkerberechtigung auf Dauer (gleichgestellt wohl: Entzugsdauer länger als 18 Monate) entzogen wird, die Vertrauenswürdigkeit entfallen oder die für die Ausübung des Taxigewerbes erforderliche, körperliche Leistungsfähigkeit nicht mehr gegeben ist. Ansonsten wird der Taxilenkerausweis nur auf Zeit entzogen und dann auf Antrag wieder ausgehändigt. Dies dann, wenn die Lenkerberechtigung nach temporärem Entzug wieder ausgehändigt wird, die körperliche Leistungsfähigkeit oder die Vertrauenswürdigkeit wieder gegeben ist. Die starre Prüfung der Vertrauenswürdigkeit (zumindest) alle fünf Jahre ist gefallen.

Löblich ist abschließend noch anzumerken, daß die Diskriminierung älterer Taxilenker entfallen ist, indem das fortgeschrittene Alter allein keinen Grund mehr für eine Befristung des Taxilenkerausweises darstellt.

Wie bei jeder Novelle stellt sich auch hier die Frage, ob der Verordnungsgeber nicht mehr machen hätte können. Gedanken hierüber würden aber den Umfang dieser Ausführungen sprengen, sodaß auf solche verzichtet wird.



Neu!

Mag. jur. Thomas Pinter



Mag. Pinter ist am 11. August 1971 geboren und verheiratet. Er absolvierte sein juristisches Studium an der Salzburger Paris-Lodron-Universität. Während des Studiums absolvierte er mehrmalige Ferialpraktika beim Magistrat Salzburg und der Gebietskrankenkasse.

Berufserfahrung sammelte Mag. Pinter als Rechtsanwaltsanwärter und im Bankbereich. Seine Hobbys sind Sport, Fotografie, Fahrräder und Natur. Sein Dienstbeginn in der Fachgruppenkanzlei war am 3. Februar 2004.

Nach näheren Kennenlernen bin ich mir sicher, dass Herr Mag. Pinter sein Bestes in jeglicher Richtung geben wird um mir ein guter Assistent und uns allen ein guter Geschäftsführer unserer Fachgruppe bei der Bewältigung der anstehenden fachlichen Herausforderungen zu sein.

FGO Peter Tutschku

Wie wahrscheinlich bereits bekannt ist, hat uns der bis Ende Februar betreuende Fachgruppengeschäftsführer **Mag. Robert Woppel** in dieser Position verlassen und ist in die Wirtschaftskammer Österreich als Fachverbandsgeschäftsführer gewechselt. Wir wünschen



Herrn Mag. Robert Woppel alles erdenklich Gute für seine neue Aufgabe und bedanken uns für seinen Einsatz bei uns in Salzburg.

**Der neue Hit in Salzburg:
81-11 emergency – Key**

Ihr Notschlüssel in verlässlichen Händen!

Ein Horror: Sie stehen um 01.30 Uhr vor Ihrer Haustür und kommen drauf, dass Ihr(e) Schlüssel(n) verloren ist/sind. Schluss mit teuren Notöffnungen, egal zu welcher Tageszeit, mit unserem Schlüssel-Service -81-11 emergency – Key- erhalten Sie rund um die Uhr innerhalb kürzester Zeit Ihren Original-Schlüssel !

Und so funktioniert`s:

Ihr Wohnungs-, Geschäfts- oder/und Fahrzeugschlüssel wird in einem neutralen, versiegelten Umschlag sicher in unserer Taxifunkzentrale verwahrt. Ihre Schlüssel stehen unter permanenter Aufsicht unserer Mitarbeiterinnen der Zentrale. Auf dem versiegelten Umschlag ist lediglich eine von uns zugewiesene Nummer und ein von Ihnen gewähltes Passwort angeführt. Es gibt also nirgends eine Verbindung zu der dazugehörigen Adresse oder Fahrzeug.

Für das Depot zahlen Sie bis zum ersten Notfall nur EUR 18.-

Im Notfall rufen Sie einfach 81-11, nennen Ihre zugewiesene Nummer und das von Ihnen gewählte Passwort und sagen wohin ein Taxi Ihre Schlüssel bringen soll. Ihr Umschlag wird unverzüglich zugestellt und nach Fixpreisen für Botenfahrten berechnet.

Das heißt, innerhalb der Stadt-Salzburg für EUR 9,90 inkl.20% Ust., und für Fahrten innerhalb des Tarifgebietes entsprechend der Taxi-Tarifverordnung (also die Gemeinden Anif-Niederalp, Anthering, Grödig, Wals-Siezenheim, Bergheim, Elixhausen, Hallwang, Eugendorf, Koppl, Elsbethen) sowie Freilassing für EUR 14,90 inkl.20% Ust.

Im Notfall also eine enorme Kostenersparnis!

Die Übergabe erfolgt nur nach Legitimation durch einen amtlichen Lichtbildausweis und Unterschrift. Es bleibt jedem Auftraggeber natürlich freigestellt, den Schlüssel/die Schlüsselne erneut in der Taxifunkzentrale von 81-11 zu deponieren. Diesfalls sollte jedoch die zugewiesene Nummer wie auch das Passwort geändert werden.

Vorsicht: Garantie und Gewährleistung ist nicht das Gleiche:

Schleichende Schwächung

Garantie als Auslauf-Modell: Einige deutsche Hersteller haben sie bereits abgeschafft

Nur ganz langsam spricht es sich herum – weil es kaum jemand glauben kann: Viele Autohersteller, allen voran die prominentesten deutschen, haben die Neuwagen-Garantie still schweigend abgeschafft. Selbst Auto-Insider schütteln ungläubig den Kopf, wenn sie davon hören. Und Kunden vor der Kauf-Entscheidung erst recht – zumal die meisten Verkäufer/-innen in den Schauräumen auf Anfrage beruhigen, dass sich eigentlich nichts verändert hätte: „Garantie und Gewährleistung sind das Gleiche“, so der Leiter einer Werks-Niederlassung. Sind sie aber nicht. „Es sind zwei verschiedene Paar Schuhe“, so ÖAMTC-Juristin Ursula Zelenka

Wer einen Neuwagen kauft und sich darauf verlässt, einige Jahre lang frei von

finanziellen Sorgen unbeschwert unterwegs zu sein, kann böse Überraschungen erleben. Denn bis vor kurzem wurde noch die Defekt-Freiheit innerhalb eines bestimmten Zeitraums garantiert – bei der Gewährleistung ist davon keine Rede.



wundert sich, warum manche Hersteller den Begriff „Garantie“ vermeiden wie der Teufel das Weihwasser, obwohl sie Ähnliches bieten: „BMW etwa verweist explizit darauf, während der gesamten Dauer der Gewährleistung auf die Beweislast-Umkehr zu verzichten“, so Zelenka.

So stellte auch Volkswagen in Beantwortung der ÖAMTC-Anfrage fest, dass man bis dato immer kulant agiere – im Zweifel stets im Interesse des Kunden. Warum sich dennoch kein Zusatz in der Tabelle findet? Zelenka: „Schriftlich steht das leider nirgends.“

GARANTIE ODER GEWÄHRLEISTUNG

Was klein gedruckt im Prospekt steht.

GARANTIE ist das freiwillige Versprechen des Herstellers, Importeurs oder Händlers, während einer bestimmten Zeitspanne für auftretende Mängel zu haften. Garantie ist nicht gleich Garantie: Dauer und Umfang sind bei jeder Marke individuell gestaltet, manchmal mit bestimmten Bedingungen verknüpft. Es lohnt sich, die Garantiebedingungen gut durchzulesen. Seit 1. 1. 2002 müssen Garantiezusagen ein „Mehr“ gegenüber der Gewährleistung bieten.

GEWÄHRLEISTUNG ist die gesetzliche Verpflichtung des Verkäufers, für Mängel einzustehen, die eine gekaufte Sache schon von Anfang an hatte. Seit 1. 1. 2002 hat der Käufer dabei zwei Jahre Zeit, diese geltend zu machen. Bei allen Mängeln, die innerhalb der ersten sechs Monate auftreten, gilt die Vermutung, dass sie bereits bei der Übergabe vorhanden waren. Danach muss es der Kunde beweisen – außer, für die jeweilige Marke gelten freiwillig erweiterte Gewährleistungs-Bestimmungen. Fazit: Auch hier lohnt es sich, klein Gedrucktes zu lesen.

Stattdessen muss der Kunde schon nach Ablauf von sechs Monaten nachweisen, dass das Fahrzeug bereits bei der Auslieferung Mängel hatte. Was angesichts der Pleiten-, Pech- und Pannen-Welle bei neuen Autos gar nicht so selten ist. „Ohne Hilfe eines Sachverständigen ist das praktisch nicht zu schaffen – und das kann teuer werden“, warnt Juristin Zelenka.

Garantie ade? „Garantie ist in gewissem Sinne eine Haltbarkeits-Zusage und Reparaturkosten-Versicherung“, stellt die ÖAMTC-Rechtsexpertin klar. Und



Aus der Monatszeitschrift

„Auto-Touring“

- das Clubmagazin des ÖAMTC,

Ausgabe Februar 2004

Text: Kurt Zeillinger

Bild: Jürgen König

Autos mit Garantie:*

4 Jahre/80.000 km:** Ford (2 Jahre Basis-Garantie, 2 Jahre Extra-Garantie exkl. Verschleißteile)

3 Jahre: Hyundai, Jaguar, Kia, MG, Rover

3 Jahre/100.000 km:** Daewoo, Daihatsu, Honda, Land Rover, Lexus, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota***

2 Jahre: Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Fiat, Jeep, Lada, Lancia (Thesis: 3 Jahre/100.000 km), Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Saab, Volvo

Autos mit Gewährleistung:*

2 Jahre: Audi, BMW****, Mercedes, Mini****, Seat, Skoda, Smart, VW

*: Die gesetzliche Gewährleistung gilt selbstverständlich für alle Neuwagen

** : Garantie erlischt mit dem jeweiligen Erreichen des Zeit- oder km-Wertes

***: außer Prius (8 Jahre/160.000 km auf Hybrid-Komponenten)

****: Verzicht der Beweislast-Umkehr auf 2 Jahre, im 2. Jahr beschränkt auf Mängelbehebung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie informiert:

Wien, am 3. Februar 2004

Betrifft:

§ 49 Abs. 6 KFG 1967 - Anbringung von Kennzeichentafeln an Fahrzeugen

Allgemeines:

Gemäß § 49 Abs. 1 KFG 1967 sind Kennzeichentafeln öffentliche Urkunden.

Durch die 21. KFG Novelle (BGBl II Nr. 80/2002) wurde der § 49 Abs. 6 KFG 1967 insbesondere hinsichtlich der Sichtbarkeit des Kennzeichentafelrandes neu geregelt. Daraus ergibt sich nun die Notwendigkeit einer Zusammenfassung der gegenwärtig gültigen Anbaubedingungen von Kennzeichentafeln an Kraftfahrzeugen sowie Klarstellungen zu bestimmten Punkten, vor allem hinsichtlich des Umbiegens von Kennzeichentafeln.

Mit dem vorliegenden Erlass wird der Erlass **Zl. 180.372/1-I/8-90** vom 9.2.1990 aufgehoben.

1.) Ausgangslage:

Derzeit stehen drei verschiedene „Kennzeichentafelsysteme“ in Verwendung:

- A.) „Alte“ schwarze Kennzeichentafeln
- B.) Weiße reflektierende Kennzeichentafeln ohne EU-Emblem
- C.) Weiße reflektierende Kennzeichentafeln mit EU-Emblem

(EU-Emblem = blaues Feld mit zwölf gelben Sternen und internationalem Unterscheidungszeichen in weißer Schrift)

1.1.) § 49 Abs. 6 KFG 1967 legt allgemeine Bestimmungen hinsichtlich der Anbringung von Kennzeichen an Kraftfahrzeugen und Anhängern fest:

„(6) An Kraftwagen und Motordreirädern muss vorne und hinten, an Motorfahrrädern, Motorrädern, Motorrädern mit Beiwagen, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen, Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h und an Anhängern hinten, die vorgesehene Kennzeichentafel mit dem für das Fahrzeug zugewiesenen

Kennzeichen angebracht sein; bei anderen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen kann die vordere Kennzeichentafel abgenommen werden, wenn vorne am Fahrzeug Geräte oder Aufbauten angebracht sind; Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen, an denen nur eine Kennzeichentafel angebracht ist, sind an der Vorderseite durch weißes rückstrahlendes Material im Sinne des § 49 Abs. 4 von der Mindestgröße einer Kennzeichentafel kenntlich zu machen.

Das Anbringen weiterer Kennzeichentafeln ist unzulässig; bei Probefahrten dürfen jedoch auch Kennzeichentafeln mit Probefahrtenkennzeichen angebracht sein.

Die Kennzeichentafeln müssen senkrecht zur Längsmittellebene des Fahrzeuges annähernd lotrecht und so am Fahrzeug angebracht sein, dass das Kennzeichen vollständig sichtbar und gut lesbar ist und durch die Kennzeichenleuchten ausreichend beleuchtet werden kann.“

Mit der 21. Novelle zum KFG 1967 wurde dieser Paragraph entsprechend ergänzt:

„Es muss in jedem Fall auch die Umrandung der Kennzeichentafel vollständig sichtbar sein; bei Befestigung der Kennzeichentafel mit einem serienmäßig hergestellten Kennzeichen-Halter darf der Rand der Kennzeichentafel jedoch geringfügig (bis zu einer Fläche von zirka 10 cm²) verdeckt werden.“

Überdies müssen gemäß § 49 Abs. 7 KFG 1967

„die Kennzeichentafeln mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden sein; Kennzeichentafeln mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen und Kennzeichentafeln gemäß Abs. 3 dürfen jedoch, sofern sie in der im Abs. 6 angeführten Weise angebracht sind, auch behelfsmäßig mit dem Fahrzeug verbunden sein.“

Gemäß § 25 d Abs. 2 KDV 1967 „gilt als mit dem Fahrzeug dauernd fest verbunden i.S. des § 49 Abs. 7 KFG 1967 auch eine Befestigung der Kennzeichentafel mit einem serienmäßig hergestellten Kennzeichen-Halter, mit dem jedenfalls der Beanspruchung im normalen Fahrbetrieb entsprochen wird.“

1.2.) Mit der 48. KDV-Novelle (BGBl II Nr. 376/2002) wurde der § 25d Abs. 1 KDV 1967 mit Gültigkeit ab 1.11.2002 neu geregelt:

„Die Abmessungen, die technische Beschaffenheit, die optische Gestaltung, die Rückstrahlwerte und die anzuwendenden Prüfmethode sowie das Entgelt für die einzelnen Typen von Kennzeichentafeln bestimmen sich nach Anlage 5e“.

Zugleich wurde auch die Anlage 5e geändert und dadurch nicht nur die Kennzeichentafeln mit dem EU-Emblem normiert, sondern es wurden auch neue Formate insbesondere bei den zweizeiligen Kennzeichentafeln eingeführt. Demnach wurde die weiße zweizeilige Standardkennzeichentafel um 30mm breiter (Breite alt: 270mm, Breite neu: 300mm), die Motorradkennzeichentafel hingegen um 20mm schmaler (Breite alt: 270mm, Breite neu: 250mm).

1.3.) Die Anbringung der hinteren Kennzeichentafeln wird zusätzlich auch in § 26c Abs. 1 und 2 KDV 1967 geregelt.

1.3.1.) § 26c Abs. 1:

„Die Anbringungsstelle des amtlichen Kennzeichens an der Rückseite von Fahrzeugen der Klassen M, N und O muss dem Anhang der **RL 70/222/EWG**, ABl. Nr. L 076 vom 6.4.1970, entsprechen.“

(Auszug aus der Richtlinie 70/222/EWG, Anhang:

- Die Mitte des Kennzeichens darf nicht rechts von der Längssymmetrieebene des Fahrzeuges liegen.

- Der linke Rand des Kennzeichens darf über die maximale Fahrzeugbreite nicht hinausragen.

- Das Kennzeichen muss senkrecht oder annähernd senkrecht zur Längssymmetrieebene stehen.

- Neigung zur Senkrechten: Das Kennzeichen hat grundsätzlich senkrecht zu stehen wobei Abweichungen bis zu 5° zulässig sind. Nur wenn dies aufgrund der Fahrzeugform erforderlich ist, so kann das Kennzeichen auch mehr geneigt sein. Bis zu 30° zur Senkrechten, wenn die Seite mit der Zulassungsnummer nach oben gerichtet ist und der Abstand des oberen Kennzeichenrand zur Fahrbahn maximal 1,20m beträgt, bzw. bis zu 15° zur Senkrechten, wenn die Seite mit der Zulassungsnummer nach unten gerichtet ist und der Abstand des oberen Kennzeichenrand zur Fahrbahn mehr als 1,20m beträgt.

- Der Abstand zwischen dem unteren Rand des Kennzeichens und der Fahr-

bahn muss mindestens 0,3m betragen. Der Abstand zwischen dem oberen Rand des Kennzeichens und der Fahrbahn darf nicht mehr als 1,20m betragen. Kann dieser Wert in der Praxis nicht eingehalten werden, so kann dieser Wert überschritten werden, er muss aber so nah an diesem Wert liegen wie es mit der Bauart des Fahrzeuges vereinbar ist und darf einen Wert von 2,00m keinesfalls überschreiten.

- Zusätzlich müssen folgende Winkel zur Lesbarkeit des Kennzeichens eingehalten werden:

Seitlich: jeweils 30° rechts und links

Nach oben: 15°

Nach unten: 0° (bzw. 15° wenn der obere Rand des Kennzeichens mehr als 1,2m über der Fahrbahn liegt)

1.3.2.) § 26c Abs. 2:

„Die Anbringungsstelle des amtlichen Kennzeichens an der Rückseite von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen (RL 92/61/EG) dem Anhang der **RL 93/94/EWG** idF. 1999/26/EG, ABl. Nr. L 118 vom 6.5.1999, Seite 32, entsprechen.“

(Auszug aus der Richtlinie 93/94/EWG idF. 1999/26/EG, Anhang:

- Das Kennzeichen muss so angebracht sein, dass die maximale Fahrzeugbreite weder rechts noch links überragt wird.

- Das Kennzeichen muss senkrecht zur Längsmittlebene stehen.

- Neigung zur Senkrechten: Das Kennzeichen darf maximal 30° zur Senkrechten geneigt sein wenn die Zulassungsnummer nach oben zeigt, bzw. maximal 15°, wenn die Zulassungsnummer nach unten zeigt.

- Der Abstand zwischen der Oberkante des Kennzeichens und Fahrbahn darf maximal 1,50m betragen. Der Abstand zwischen der Unterkante des Kennzeichens und der Fahrbahn muss mindestens 0,2m betragen. Beträgt der Radradius weniger als 0,20m, so darf die Unterkante des Kennzeichens nicht unterhalb des Radmittelpunktes liegen.

- Zusätzlich müssen folgende Winkel zur Lesbarkeit des Kennzeichens eingehalten werden:

Seitlich: jeweils 30° rechts und links

Nach oben: 30°

Nach unten: 5°

2.) Für Fahrzeuge mit EU-Betriebserlaubnis gilt:

2.1.) Anbringung der Kennzeichentafel hinten: Da bei Fahrzeugen mit einer EU-Betriebserlaubnis die genannten Richtlinien eingehalten sein müssen, können

sich bei der Anbringung von Kennzeichentafeln hinten am Fahrzeug keine Probleme ergeben. Die nach der Richtlinie 70/222/EWG festgelegten Freiräume für das Anbringen von Kennzeichen an Fahrzeugen der Klassen M, N und O sind hierfür ausreichend bemessen. „Die Anbringungsstelle muss mindestens folgende Abmessungen aufweisen: *Breite 520mm, Höhe 120mm oder Breite 340mm, Höhe 240mm*“. Nach der Richtlinie 93/94/EWG gilt für Kleinkraftmäder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge ohne Aufbau „*Breite 100mm, Höhe 175mm oder Breite 145mm, Höhe 125mm*“, für Kraftmäder und Dreiradfahrzeuge bis 15 kW ohne Aufbau „*Breite 280mm, Höhe 210mm*“. Für alle anderen gelten die Bestimmungen der Richtlinie 70/222/EWG.

Für diese Fahrzeuge können nur Kennzeichentafeln gemäß Pkt. 1 nach B oder C ausgegeben und auch nur diese angebracht werden.

Somit ist bei Fahrzeugen mit EU-Betriebserlaubnis ein Verändern der Kennzeichentafel wie z.B. durch Umbiegen oder



Beschneiden nicht erforderlich und somit auch nicht zulässig. Die Kennzeichentafel ist überdies so anzubringen, dass eine ausreichende Ausleuchtung durch die Kennzeichenbeleuchtung gewährleistet ist.

2.2.) Anbringung der Kennzeichentafel vorne: Die Bestimmung „*senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeuges und annähernd lotrecht*“ des § 49 Abs. 6 KFG 1967 ist dahingehend zu interpretieren, dass eine Toleranz von jeweils 5° bzw. eine leichte Anpassung an die Karosseriekrümmung zulässig ist. Ein Verändern der Kennzeichentafel wie z.B. durch Umbiegen oder Beschneiden ist jedenfalls nicht zulässig.

3.) Für Fahrzeuge ohne EU-Betriebserlaubnis gilt:

3.1.) Anbringung der Kennzeichentafel hinten: Bei solchen Fahrzeugen kann es vorkommen, dass die zur Aufnahme der Kennzeichentafeln vorgesehenen Vertiefungen in der Fahrzeugkarosserie oder der Abstand zu seitlich angebrachten Beleuchtungseinrichtungen oder sonstigen Fahrzeugteilen nicht den Maßen der anzubringenden Kennzeichentafeln entsprechen.

Um in jenen Fällen, in denen diese Maße nur geringfügig abweichen von Fahrzeugumbauten Abstand nehmen zu können, bestehen keine Bedenken dagegen, die seitlichen Ränder der Kennzeichentafel auf- oder umzubiegen. Dies jedoch nur in dem Ausmaße, als es für eine ordnungsgemäße Anbringung der Kennzeichentafel unbedingt notwendig ist, und nur so weit als hierdurch die das Kennzeichen darstellenden Schriftzeichen auf der Tafel nicht berührt werden. Ein Beschneiden der Kennzeichentafel ist nicht zulässig.

Es ist jedenfalls auch darauf zu achten, dass beim Umbiegen der seitlichen Ränder der Kennzeichentafel die Folie nicht beschädigt wird.

Eine ausreichende Beleuchtung durch die Kennzeichenbeleuchtung muss jedenfalls sichergestellt sein.

3.2.) Anbringung der Kennzeichentafel vorne: In diesen Fällen findet Punkt 2.2. Anwendung.

4.) Dauernde, feste Verbindung:

Die Forderung nach einer dauernden, festen Verbindung der Kennzeichentafel sowohl vorne als auch hinten gilt dann als erfüllt, wenn die Kennzeichentafeln am Fahrzeug angeschraubt oder angenietet bzw. mit einem ans Fahrzeug angeschraubten

oder angenieteten serienmäßig hergestellten Kennzeichenhalter befestigt werden. Die Verbindung z.B. mittels Draht entspricht jedenfalls nicht der Forderung nach einer dauernden, festen Verbindung. Kennzeichentafeln mit Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen dürfen jedoch auch behelfsmäßig mit dem Fahrzeug verbunden sein

5.) Seitliche Anbringung der Kennzeichentafel:

Eine seitliche Anbringung von Kennzeichentafeln ist grundsätzlich nicht zulässig, ausgenommen bei Theaterkulissenwagen und dergleichen, wenn ein Anbringen der Kennzeichentafeln hinten am Fahrzeug nicht möglich ist (§ 49 Abs. 6 KFG 1967). In diesem Fall ist je eine Kennzeichentafel an jeder Seite des Fahrzeuges parallel zu seiner Längsmittlebene anzubringen. Diese Ausnahmebestimmung findet restriktive Anwendung.

Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast



Stadtrat Johann Padutsch:

Überwachung FUZO

Schwerpunktüberwachungen in der FUZO zeigen Wirkung. Konsequente Überwachung auch weiterhin erforderlich.

Das Ausmaß der Missachtung der Fußgängerzone im Weltkulturerbe Salzburger Altstadt durch Kfz-Lenker hat im Herbst

2003 ein nie da gewesenes Ausmaß erreicht.

Eine Flut an Beschwerden von Salzburger Institutionen, wie dem Stadtverein, über Gäste bis zu Bewohnern, dokumentiert das, was täglich in der Fußgängerzone rund um Alter Markt, Residenzplatz oder Kaiviertel zu beobachten ist.

Sowohl während der offiziellen Ladezeit bis 10.30 Uhr als auch danach wird gefahren und geparkt als ob es sich nicht um eine Fußgängerzone, sondern um einen Parkplatz handeln würde.

Aufgrund dieser untragbaren Zustände habe ich im Oktober 2003 Schwerpunktüberwachungen angekündigt. Diese wurden in Zusammenarbeit mit der Bundespolizeidirektion und dem Magistrat Salzburg bis Ende Jänner 2004 durchgeführt.

Die erste Schwerpunktüberwachung erfolgte zwischen 5. und 7. November 2003, die nächste zwischen 20. und 22. November 2003 und die letzte dieser ersten Serie zwischen 29. und 31. Jänner 2004.

Bei der ersten Schwerpunktüberwachung Anfang November gab es innerhalb der drei Tage insgesamt 168 Organmandate und Anzeigen, bei der zweiten, nicht mehr

angekündigten Schwerpunktüberwachung, mit insgesamt 118 Organmandaten und Anzeigen schon wesentlich weniger.

Bei der zuletzt durchgeführten Schwerpunktüberwachung Ende Jänner gab es nur mehr 109 Strafen. Dies zeigt, dass bei entsprechenden Kontrollen die straßenrechtlichen Vorschriften eher eingehalten werden.

Mit dem Entfall der illegal einfahrenden und parkenden KFZ stehen den Altstadtbewohnern wieder mehr, der ohnehin nur gering vorhandenen Abstellplätze, zur Verfügung und es verringert sich die Behinderung des erforderlichen Anlieferverkehrs für die Wirtschaftstreibenden.

Darüber hinaus verbessert sich der Erlebniswert und die Aufenthaltsqualität für die Gäste und Kunden der Altstadt.

Die zuletzt nur von der Polizei durchgeführte Überprüfung am 10.2.04 hat jedoch wieder ergeben, dass an diesem einen Tag insgesamt 84 Organmandate und Anzeigen ausgesprochen werden mussten.

Das zeigt, dass die Schwerpunktüberprüfungen in der Fußgängerzone auch weiterhin notwendig sind.

© 2003 by Bürgerliste Salzburg

• SALZBURGS BATTERIE & SCHMIERSTOFF PROFI •

MIT SICHERHEIT
GUT ANKOMMEN !



Unser Vorteilspaket
für Taxifahrer:

- Sonderpreise für Starterbatterien
- Kostenlose Überprüfung der Batterien
- Gratis Einbau & Entsorgung
- Sonderpreise für Motoröle
- Scheibenklar
- Kühlflüssigkeit
- Cockpitsprays, und vieles mehr

Einfahrt Sterneckstraße zwischen Birner & Bauhaus

**AKKU
CHEM**
HANDELSGESELLSCHAFT M.B.H.

Robinigstr. 9a • 5020 Salzburg
Tel. 0043/662/87 70 20 Fax: 0662/87 70 33
www.aku-chem.at • office@aku-chem.at



Erwin Gritsch:

SCHLOSS MIRABELL:

Täglich fahren wir durch unsere "schönste Stadt" der Welt, wie schon Alexander von Humboldt behauptete, wir wissen alle Straßen, Plätze und Gebäude, und alle, die in Salzburg die Schule besucht haben und hier aufgewachsen sind, wissen auch sehr viel über die Geschichte der Stadt, ihrer Bewohner und Gebäude. Die Redaktion der TAXI ZEITUNG hat sich zu Aufgabe gemacht, für alle, die erst später nach Salzburg gekommen sind und für die, die schon vieles aus der Schulzeit vergessen haben in jeder der nächsten Ausgaben einen Bereich der Stadt historisch zu betrachten. In dieser Ausgabe soll mit dem Schloß Mirabell und dessen unmittelbarer Umgebung der Anfang gemacht werden.

Das erste Bauvorhaben an der Stelle des heutigen Schlosses wurde durch Erzbischof Wolf Dietrich von Raitenau 1606 in Auftrag gegeben als Schloß Altenau, das ein Lustschloß außerhalb der Stadt für seine Gefährtin Salome Alt und deren gemeinsame 10 Kinder werden sollte. Die schöne Zeit in dem Schloß währte nicht lange, denn als 1612 Maximilian I., mit dem Wolf Dietrich wegen des Salzhandels im Streit lag, in Salzburg einmarschierte, wurde Wolf Dietrich gefangen genommen und blieb bis zu seinem Tod 1617 in Verwahrungshaft.

Salome mußte nach Wels fliehen und blieb dort bis zu ihrem Tode 1633.

Der Nachfolger Wolf Dietrichs, Marcus Sittikus von Hohenems (EB von 1612 – 1619) erweiterte Altenau zur erzbischöflichen Sommerresidenz MIRABELL. Durch den Bau der neuen Befestigungsanlagen unter Erzbischof Paris Graf von Lodron (EB von 1619-1653) wurde das Schloß in das Stadtgebiet einbezogen. Ab 1687 begannen die barocken Umgestaltungen nach den Plänen des Johann Bernhard Fischer von Erlach. Nach dem Amtsantritt des Erzbischofs Franz Anton Harrach's 1709 (EB bis 1727) setzten die Arbeiten des Konkurrenten Fischer von Erlachs, Johann Lukas von Hildebrandt ein, der 1721 bis 1727 die einzelnen älteren Gebäudeteile zu einem Barockschloß mit 4 Flügeln, einen mächtigem Turm in

Mitte der Ostseite und einem annähernd quadratischem Innenhof zusammenfügte.

Beim großen Stadtbrand 1818 wurde auch das Schloß schwer beschädigt und dann nach dem Plan von Peter Nobile wiederhergestellt, wobei der Turm abgetragen wurde, und Dach und Fassaden im Sinne des Klassizismus stark vereinfacht wurden. Seit 1866 gehört das Schloß der Stadt Salzburg und ist seit 1947 Amtssitz der Stadtverwaltung.

Im Inneren des Schlosses, an der Südostecke befindet sich die sehenswerte Schloßkapelle mit marmornem Hochaltar, die nach dem Brand 1818 das heutige Aussehen bekam. Im Parterre im Westtrakt befindet sich die gut sortierte Stadtbibliothek. Der berühmteste Teil ist der Marmorsaal im ersten Stock des



Westtraktes, der jetzt als Trauungssaal für Paare aus der ganzen Welt und als Konzertsaal (Schloßkonzerte) dient. In ihn gelangt man über die prächtige Stiege mit dem reichen Skulpturenschmuck von Georg Raphael Donner.

Südlich und westlich an das Schloß grenzt der Mirabellgarten an, der mit dem Blick auf die Festung auf keiner Ansichtskarte fehlt. Im Westen wird er von der Lodronischen Stadtbefestigung begrenzt, die in den Park einbezogen ist. (Zwergergarten mit grotesken Marmorzwergen um

1715 und Vogelhaus mit Gitterkuppel (um 1700), das heute als Ausstellungsraum genutzt wird.) Betritt man den Garten vom Norden her über die Treppe trifft man auf den Pegasusbrunnen (Kaspar Gras 1661), der erst seit 1913 hier steht. Weiter Richtung Festung gehend schließt sich links der Rosengarten an, der durch ein Gelände mit Marmorvasen (Fischer v. Erlachs) vom übrigen Garten getrennt ist. Den großen Springbrunnen in der Mitte des großen Gartens zieren vier Figurengruppen von Ottavio Mosto (1690). Im Bereich gegen den Mirabellplatz hin befinden sich die Orangerie und seit 1973 das Barockmuseum mit der "Sammlung Rossacher". Zu erwähnen ist hier auch die "Kast-Villa" in der Ecke des Mirabellplatzes zum Mozarteum hin, in der 1840 der Grün-

derzeitmalere Hans Makart geboren wurde. Im Westen grenzt ein Irrgarten und das "Heckentheater", eine Freiluftbühne mit Orchestergraben an, die als erste ihrer Art zwischen 1704 und 1718 nördlich der Alpen angelegt wurde. Im westlichen Teil des Parks befindet sich auch der Susannabrunnen mit Statue von Hans Waldburger (um 1610).

Die gesamte Anlage wurde mehrfach stark verändert, unter anderem ab 1689 unter Erzbischof Ernst Thun nach den Plänen Fischer von Erlachs

und um 1730 von Anton Danreiter. Im 19. Jahrhundert nach dem Brand wurde der ursprüngliche Zwergergarten des Erzbischofs Franz Anton von Harrach und die sala terrana an der Nordwestecke des Schlosses entfernt. Die reiche Ausstattung mit Figuren aus der Antike regt dazu an, wieder einmal einen Spaziergang durch unser Juwel, vielleicht bewaffnet mit erklärender Literatur zu unternehmen, um diesen kurzen Überblick zu vertiefen.

Ärztinnen und Ärzte für eine gesunde Umwelt: AGU

DIESELBOOM IN ÖSTERREICH:

Bedrohung für Leben und Umwelt
Obwohl seit vielen Jahren vor den gesundheitlichen Auswirkungen von Dieselabgasen gewarnt wird, kaufen die ÖsterreicherInnen unbeirrt immer mehr Dieselaautos. 70 Prozent der im letzten Jahr neu zugelassenen Pkws und Kombis hatten einen Dieselmotor.

Moderne Diesel-Pkw rußen zwar nicht mehr, stoßen aber weiterhin große Mengen an feinen, unsichtbaren Staubpartikeln und viel mehr Stickoxide als Benzinern aus. Die gesundheitlichen Auswirkungen von Feinstaub und Stickstoffoxiden sind wissenschaftlich sehr gut belegt und werden heute nur mehr von entsprechenden Lobbys bezweifelt.

„Im Unterschied zu den Abgasen des LKW-Transits wird das hausgemachte Diesel-Problem aber kaum thematisiert“, so Univ.-Ass. DI Dr. med. Hans-Peter Hutter, Vorstand der „ÄrztInnen für eine gesunde Umwelt“. Bekanntlich sind die

gesundheitlichen Auswirkungen von Verkehrsbedingten Partikeln verheerend, wie

auch von der WHO betont wird: Über 2.400 vorzeitige Todesfälle in Österreich pro Jahr durch Verkehrsbedingten Feinstaub, rund 56.000 Asthmaanfälle bei Erwachsenen und Kindern, etc.

Speziell in innerstädtischen Straßenschluchten ist davon auszugehen, dass ein sehr hoher Prozentsatz dieser gefährlichen Partikel von Diesel-Pkw und Klein-Lkw stammt. Auch die Autofahrer selbst sind in ihrer Gesundheit bedroht, wie etwa Studien über das erhöhte Lungenkrebsrisiko von Berufskraftfahrern belegen. Da immer mehr Dieselaautos auf den Straßen unterwegs sind, ist die Gefahr, die Dieselabgase des Vordermannes inhalieren zu müssen, heute viel größer als etwa noch vor 10 bis 20 Jahren.

Auch dem Klimaschutz wird durch die Zunahme der Diesel-Pkw kein guter Dienst erwiesen, da Russpartikel und das aus den Stickstoffoxiden gebildete Ozon sehr stark zur Klimaerwärmung beitragen. Zudem werden die Autos immer größer. Riesige Diesel-Vans und -SUVs (besetzt oft lediglich mit dem

Fahrer) mit entsprechendem Verbrauch sind in zunehmendem Maß in unseren Städten unterwegs - eine traurige und enttäuschende Entwicklung. Hans-Peter Hutter: „Neuwagen sollten prinzipiell mit Partikelfiltern ausgerüstet sein. Es ist ein Skandal, dass sich die meisten Autofirmen - mit wenigen Ausnahmen - weigern, ihre Fahrzeuge mit diesen Filtern auszustatten und so mutwillig und unnötig die Gesundheit der Bevölkerung, insbesondere der Kinder und alten Menschen, aufs Spiel setzen.“ Sehr wichtig wäre auch die Nachrüstung aller Dieselmotoren (LKW!) mit solchen Filtern. Von großer Bedeutung sei auch eine entsprechende Information der Bevölkerung über die Gefahren des Dieselbooms. Hutter: „Weiters ist es aus medizinischer Sicht absolut unverständlich, dass die Mineralölsteuer für Diesel in Österreich extrem gering und deutlich niedriger als für Benzin ist. Wie man sieht, fördert die Politik so den Kauf von Diesel-Pkw, heizt den Lkw-Verkehr an, schädigt die Gesundheit und die Umwelt.“

Nähere Informationen unter (01) 4277-64727
oder (01) 216 3422

VCÖ Verkehrsclub Österreich:
Verkehr aktuell, Ausgabe 04/2003

Gesundheitsrisiko Dieselabgase

Der Dieselboom in Österreich gefährdet die Gesundheit der Bevölkerung. Die Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Diesel sowie strengere Grenzwerte sind notwendig. Das zeigt die aktuelle VCÖ-Studie. In den Ballungsräumen und entlang der Hauptverkehrsrueten ist die Luftqualität schlecht. Hauptursache sind die Abgase des Autoverkehrs. Überschreitungen der Grenzwerte gibt es vor allem bei Feinstaub (Russpartikel) und Stickoxiden, die eine Ozonvorläufersubstanz sind. Die enorme Zunahme der Diesel-Pkw in Österreich ist zur ernststen Gesundheitsgefahr geworden. Dieselabgase enthalten 1.000 Mal mehr krebserregende Russpartikel als Benzinabgase und dreimal so viele Stickoxide. Dennoch hat innerhalb der letzten zehn Jahre die Anzahl der Diesel-Pkw in Österreich um 1,3 Millionen zugenommen. Strengere Emissionsgrenzwerte, die Russpartikelfilter notwendig machen, fehlen. Die VCÖ-Studie zeigt: Um den Trend zum Diesel zu stoppen, ist die Ab-

schaffung der steuerlichen Bevorzugung des Diesels dringend notwendig. Partikel-Grenzwerte werden überschritten! In Österreich gibt es bereits 1,7 Millionen Diesel-Pkw. Im Jahr 1990 waren es nur rund 400.000. Im Jahr 2002 wurden in Österreich über elf Milliarden Kilometer mehr mit dem Pkw zurückgelegt als im Jahr 1990! Die enorme Zunahme der Fahrleistungen macht viele Verbesserungen durch sparsame Motoren zunichte. Immer mehr Schadstoffe gelangen in die Luft.

Die Folgen dieser Entwicklung lassen sich an den Luftmessstellen in Österreich ablesen. Besonders die Belastung durch lungengängige Partikel (PM 10) aus dem Verkehr steigt. Zahlreiche Messstellen wiesen im Jahr 2002 mehr als 60 Überschreitungen des zulässigen Tageswertes pro Jahr auf. 35 Überschreitungen sind gesetzlich erlaubt. In Graz und Wien wurde dieser Wert im Jahr 2003 an einigen Messstellen bereits im März überschritten.

Schwere Gesundheitsschäden durch Russpartikel

Die Russpartikel der Dieselfahrzeuge haben einen mittleren Durchmesser von einem Zehntausendstel Millimeter (0,1µm). Der Mensch ist den Russpartikeln hilflos ausgeliefert. Die ultrafeinen Partikel können von den Atemwegen nicht gefiltert werden, gelangen in die Lunge und schädigen die Lungenbläschen. Die Diesel-Partikel können Atemwegsinfektionen, Herzerkrankungen und im schlimmsten Fall Lungenkrebs verursachen. Besonders

betroffen sind Kinder, ältere Menschen und Personen mit Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Einer Studie der Weltgesundheitsorganisation WHO zufolge sind Russpartikel in Österreich pro Jahr für mehr als 2.400 Todesfälle, 4.350 Krankenhausaufenthalte, 2.600 Fälle chronischer Bronchitis und 58.000 Asthmaanfälle verantwortlich.

Dieselabgase beschleunigen die Klima- erwärmung

Ein Grund für das falsche Öko-Image der Dieselfahrzeuge gegenüber Benzinern ist der um sieben bis zwölf Prozent geringere CO₂-Ausstoß. Neue Forschungsergebnisse zeigen aber, dass die Russpartikel auch äußerst treibhauswirksam sind. Die Klimavorteile durch weniger CO₂ werden durch die negative Wirkung der Partikel zunichte gemacht. Diesel-Pkw emittieren zudem die dreifache Menge Stickoxide wie vergleichbare Pkw mit Benzinmotor. Stickoxide sind für die Bildung des gesundheits- und klimaschädlichen bodennahen Ozons mitverantwortlich. Die Voraussetzung zum Einsatz Stickstoff-reduzierender Katalysatoren wird mit der Einführung schwefelarmer Treibstoffe ab dem Jahr 2004 geschaffen. Die Emissionsgrenzwerte für Diesel-Pkw ab dem Jahr 2005 sind aber noch immer dreimal höher als für Benzin-Pkw. Die Atemluft von Pkw-Insassen ist am stärksten mit Partikeln, Kohlenmonoxid und Stickoxiden belastet.

VCÖ: Steuerprivileg von Dieseltreibstoff beseitigen

Österreich hat in der EU den höchsten Anteil an Diesel-Pkw. Dies ist die Folge der steuerlichen Begünstigung von Dieseltreibstoff. Benzin wird derzeit um 36 Prozent höher besteuert als Diesel. Dafür gibt es keinen rationalen Grund, denn Dieselaabgase sind nachweisbar gesundheitsschädlicher als die Benzinabgase. Der VCÖ schlägt daher getrennt von der Mineralölsteuer eine zweckgebundene Energiesteuer von 7–10 Cent auf alle Treibstoffe vor, damit wird der fahrleistungsabhängigen Luft- und Umweltverschmutzung Rechnung getragen.

Strengere Emissionsgrenzwerte dringend nötig

Dieselaabgase könnten schon heute deutlich weniger giftig sein, als es die ab 2005 gültigen Euro-4-Grenzwerte vorschreiben: Mit einem Russpartikelfilter kann der Russpartikelaustritt um 99,9 Prozent verringert werden. Vorbild bei der Abgasgesetzgebung ist Kalifornien, wo die Partikelgrenzwerte achtmal geringer sind als die ab dem Jahr 2005 gültigen Euro 4-Grenzwerte.

City-Maut zur Verbesserung der Lebensqualität in Ballungsräumen einführen

Menschen in Ballungszentren sind am stärksten von Gesundheitsgefährdenden Kfz-Schadstoffen betroffen. In vielen Städten werden bereits wirkungsvolle Maßnahmen gegen diese Situation getroffen. Im Februar 2003 hat London als erste europäische Großstadt eine City-Maut für Pkw und Lkw eingeführt. Idealerweise ist die Einfahrtsgebühr nach Tageszeiten gestaffelt. Bei starker Nachfrage,

also zu Stoßzeiten ist sie hoch, in der Nacht kostenlos. Bereits ein Monat nach Einführung der Maut wurde eine positive Bilanz gezogen. Das Autoaufkommen hat sich um mehr als 15 Prozent verringert. Autobusse sind schneller unterwegs als der alte Fahrplan erlaubt. Die City-Maut fördert den Umstieg vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel und die Bildung von Fahrgemeinschaften. Eine geringere Schadstoffbelastung und weniger Staus sind die Folge.

Mehr Kostenwahrheit für den Lkw-Verkehr

Die größten Verbraucher von Dieseltreibstoff sind in Österreich nach wie vor Lkw. Allein im etwa 30 Kilometer langen Abschnitt zwischen Innsbruck und Brenner werden durch Lkw

nen in Wohngebieten fördern das Gehen und Radfahren. Für öffentliche Einrichtungen wie Ämter oder Schulen sollte Mobilitätsmanagement verpflichtend vorgeschrieben werden. Durch Mobilitätsmanagement steigen mehr Menschen vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr oder auf das Fahrrad um.

VCÖ-Studie: Steuerprivileg von Diesel abschaffen und strengere Abgasgrenzwerte einführen!

Österreich hat den höchsten Anteil von Diesel-Autos in der EU. In den vergangenen zehn Jahren hat sich die Anzahl der Diesel-Pkw in Österreich vervierfacht. Österreich hat diese Entwicklung durch niedrigere Steuern auf Dieseltreibstoff verursacht.

Die Abgase von Dieselautos sind zehnmal giftiger als die Abgase von Benzinmotoren.

Dieselaabgase enthalten 1.000 Mal mehr krebserregende Russpartikel. Die Folgen für die Gesundheit der Bevölkerung sind gravierend: Laut Weltgesundheitsorganisation WHO sind die Russpartikel in Österreich für rund 2.400 Todesfälle und mehr als 58.000 Asthmaanfälle verantwortlich. Mit Russpartikelfilter kann der Ausstoß um 99,9 Prozent verringert werden, wie einzelne Autohersteller beweisen. Dennoch orientieren sich die Grenzwerte nicht an diesen Fahrzeugen mit niedriger Partikel-Emission.

Strengere Grenzwerte auf EU-Ebene sind notwendig. Damit der Trend zum gesundheitsschädlichen Diesel gestoppt wird, ist eine Aufhebung der steuerlichen Begünstigung rasch erforderlich.

**Dr. Gerd Oberfeld,
Umweltmediziner
Salzburg:**

„Das lufthygienische Musterland Österreich als Vorreiter beim Katalysator für Benzinfahrzeuge ist durch den Dieselboom zum lufthygienischen Sorgenkind in Europa geworden. Die Russpartikelbelastung zählt zu den größten lufthygienischen Problemen unserer Zeit!“

Quellen

Statistik Austria, Kfz-Bestand 2002, Wien 2003
Umweltbundesamt: Jahresbericht der Luftgütemessungen in Österreich, Wien 2002
VCÖ, Klimafaktor Verkehr, Wien 2001
VCS, Leonardo spezial, Zürich 2003

täglich mehr als zwei Tonnen Russpartikel freigesetzt, die etwa drei Wochen lang in der Luft hängen. Dreiviertel der Transportleistung auf der Straße in Österreich sind kein Transit. Wirkungsvolle Maßnahmen für eine Reduktion des Lkw-Verkehrs müssen daher vor allem in Österreich ansetzen. Die Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Diesel wäre ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

Umweltverträgliche Verkehrsmittel fördern

Die Verkehrspolitik kann durch die Förderung von Gehen und Radfahren für bessere Luft in den Städten und Gemeinden sorgen. Das Potenzial ist groß: Der Radverkehrsanteil in Österreich ist im Europa-Vergleich sehr niedrig. Ein Schweizer legt im Durchschnitt im Jahr um 39 Prozent mehr Kilometer mit dem Rad zurück als eine Person in Österreich. Tempo 30 im Ortsgebiet und verkehrsberuhigte Zo-

VCÖ – Forderungskatalog:

- Maßnahmen für bessere Luftqualität rasch umsetzen
- Faire Steuern auf Treibstoffe und Fahrzeuge
- Gleich hohe Treibstoffsteuern auf Benzin und Diesel.
- Getrennt von der Mineralölsteuer eine Energiesteuer auf alle Treibstoffe einheben.
- Kfz-Zulassungssteuern nach dem Gefährdungspotenzial und der Umweltbelastung (Partikel, Stickoxide und CO₂) staffeln.
- Gerechte Mauten für Pkw und Lkw
- Umwelt- und Gesundheitskosten in die Lkw-Maut in Europa einbeziehen (EU-Wegekostenrichtlinie).
- Tageszeitabhängige City-Mauten für Pkw und Lkw in den hochbelasteten Ballungszentren einführen.
- Emissionsgrenzwerte auf EU-Ebene anpassen
- Grenzwert für Partikelemissionen (Euro-Grenzwert) auf das Niveau senken, das mit effizienten Partikelfiltern bereits heute erreicht wird.
- Euro-Grenzwert für lungengängige Russpartikel.
- Stickoxid-Grenzwerte für Dieselfahrzeuge auf das Niveau der Grenzwerte von Benzinfahrzeugen senken.
- Rückhaltesysteme für Russpartikel bei Lkw gesetzlich vorschreiben.
- Verantwortung der öffentlichen Hand wahrnehmen
- Für die öffentliche Verwaltung (Bund, Land, Gemeinden) nur Fahrzeuge anschaffen, die strengeren Umweltkriterien entsprechen (z.B. Dieselfahrzeuge nur mit Partikelfilter).
- Mobilitätsmanagement für öffentliche Einrichtungen verpflichtend festschreiben.
- Schadenersatzklagen gegen Gebietskörperschaften ermöglichen, wenn Luftreinhaltepläne nicht in der gesetzlich vorgesehenen Weise erstellt und durchgeführt werden.

BUWAL Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft,
Schweiz
18.02.2003

Diesel-Pkw: Umweltauswirkungen Abgasemissionen von Benzin- und Diesel-Personenwagen

Die Abgase von Benzin- und Diesel-Personenwagen sind unterschiedlich. Diesel-Pkw emittieren rund 10 bis 15% weniger Kohlendioxid (CO₂) als vergleichbare Benzin-Pkw. Andererseits stoßen Diesel-Pkw rund 3-mal mehr Stickoxide (NO_x) und bis zu 1000-mal mehr lungengängige Partikel aus.

Auswirkungen auf das globale Klima

Das Verbrennen von Benzin und Diesel verstärkt den Treibhauseffekt und führt zu einem globalen Temperaturanstieg (Klimaerwärmung). Von den Motorfahrzeugabgasen trägt insbesondere das CO₂ zur Klimaerwärmung bei. Die globalen CO₂-Emissionen sollten deshalb möglichst reduziert werden. Diesel-Pkw sind wegen ihrer geringeren CO₂-Emissionen bezüglich der Erwärmung durch den CO₂-Effekt besser als Benzin-Pkw. CO₂ ist aber nicht die einzige Substanz, welche zu einer globalen Erwärmung führt. Neben anderen klimawirksamen Gasen tragen insbesondere auch die Russpartikel zur

Klimaerwärmung bei. Der neueste Bericht des International Panel on Climate Change (IPCC) weist ausführlich auf dieses ernste Problem hin. Wegen ihrer hohen Partikelemissionen sind Diesel-Pkw bezüglich der

Klimaerwärmung durch den Russpartikel-Effekt wesentlich schlechter als Benzin-Pkw. Insgesamt wird also der positive CO₂-Effekt von Dieselmotoren durch den negativen Russpartikel-Effekt etwa aufgehoben, so dass heutige Diesel-Pkw ohne Partikelfilter

insgesamt nicht zur Verminderung der Klimaerwärmung beitragen. Der Einbau eines Partikelfilters löst dieses Problem.

Auswirkungen auf Luftverschmutzung und Gesundheit

Die Schadstoffe aus dem Verkehr und anderen Emissionsquellen haben negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit. Die heutige Luftverschmutzung in der Schweiz führt zu Atemwegserkrankungen und 3'800 vorzeitigen Todesfällen pro Jahr. Sie hat Ernteeinbussen in der Landwirtschaft von 5-15% zur Folge. Wälder und empfindliche Ökosysteme sind durch übermäßige Säureeinträge und Überdüngung durch Luftschadstoffe gefährdet. Problematisch ist dabei vor allem die Luftverschmutzung durch Stickoxide (NO_x) und durch die sehr feinen, lungengängigen Partikel. Gerade bezüglich dieser beiden Schadstoffe sind die heutigen Diesel-Pkw sehr viel schlechter als die Benzin-Pkw. Die Stickoxide wirken einerseits direkt auf den Menschen ein, sind aber zudem auch die Ausgangsstoffe für die Bildung von bodennahem Ozon. Bodennahes Ozon ist unerwünscht, da es wegen seiner Aggressivität und Giftigkeit den Menschen und die Umwelt direkt schädigen kann. Die Ozongrenzwerte werden im Sommer häufig überschritten.

Dieselpartikel sind Krebs erregend und führen zu einer erhöhten Anfälligkeit für Atemwegserkrankungen sowie zu einer Verschlechterung der Lungenfunktion. Sie können von der Lunge auch ins Blut übertreten und sich dann im ganzen Körper auswirken.

Technische Maßnahmen zur Abgasreduktion

Obschon die Diesel-Pkw gegenüber den Benzin-Pkw energie- und CO₂-günstiger sind, müssen die heutigen Diesel-Pkw bezüglich Luftverschmutzung und menschlicher Gesundheit wesentlich negativer beurteilt werden als die Benzin-Pkw. Diese Nachteile der heutigen Diesel-Pkw könnten aber durch technische Maßnahmen und entsprechende Vorschriften vermieden werden. Drei Maßnahmen stehen im Vordergrund:

1. Schwefelfreie Treibstoffe: Gegenwärtig laufen die Vorbereitungen, damit ab 1. Januar 2004 in der Schweiz praktisch nur noch schwefelfreie Treibstoffe (Benzin und Diesel) auf den Markt kommt. Diese Treibstoffe ermöglichen es, für Dieselfahrzeuge wesentlich wirksamere Abgasreinigungssysteme einzubauen, insbesondere hochwirksame Partikelfilter und sog. DeNO_x-Katalysatoren.

2. Partikelfilter ermöglichen es, die gesundheits- und klimaschädlichen Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen um das 1000-fache zu reduzieren. Solche Partikelfilter sind heute Stand der Technik. Die Firma Peugeot bietet heute auf freiwilliger Basis Diesel-Pkw mit Partikelfilter an. Bereits stehen rund 400'000 dieser Fahrzeuge problemlos in Betrieb.

Neuer Filter beseitigt Dieselruß fast vollständig.

Der zunehmende Dieselboom in Österreich ist nicht unumstritten. Denn die von Dieselfahrzeugen produzierten Abgase werden als krebserregend eingestuft. Zur Lösung des Problems hat ein jetzt getesteter Partikelfilter für Diesel-Pkw, der die gesundheitsschädlichen feinen Russpartikel zurückhält, seine erste Bewährungsprobe bestanden. Mit dem Filter können Diesel-Pkw in Zukunft nicht nur wirtschaftlich und zuverlässig, sondern auch sauber sein. Der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) und das deutsche Umweltbundesamt (UBA) haben die Ergebnisse eines Langzeittestes vorgestellt. Als Testauto fungierte ein Peugeot 607 HDI. Nach 80.000 Kilometern auf dem Abgasprüfstand überzeugt das Ergebnis: Der Partikelfilter funktioniert auch im Dauerbetrieb einwandfrei. Mehr als 99,9 Prozent der feinen Russteilchen werden herausgefiltert.

Vorgeschrieben sind solche Partikelfilter allerdings noch nicht, weder nach den heutigen noch nach den kommenden europäischen Abgasvorschriften.

3. DeNOx-Katalysatoren ermöglichen es, die hohen Stickoxidemissionen von Diesel-Pkw auf das Niveau von Benzin-Pkw zu reduzieren. Solche neuartigen Katalysatoren sind heute schon weit entwickelt, werden aber derzeit noch nicht in der Praxis eingesetzt.

Fazit

Die heutigen Diesel-Pkw sind bezüglich ihrer Abgase wesentlich schmutziger als Benzin-Pkw. Mit Partikelfiltern und DeNOx-Katalysatoren könnten Diesel-Pkw aber ebenso sauber sein wie Benzin-Pkw. Die technischen Möglichkeiten zur Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen müssen dringend und schnell umgesetzt werden. Wenn in Zukunft die Abgase von Diesel-Pkw gleich sauber sein werden wie jene von Benzin-Pkw, dann kommt der energiesparende Effekt der Dieselmotoren voll und ungeschmälert zum Tragen. Dann - aber erst dann - kann man den Diesel aus der Sicht des Energiesparens, des globalen Klimas und der menschlichen Gesundheit mit gutem Gewissen empfehlen. Wem es mit dem Kauf eines Diesel-Pkw pressiert, der sollte wenigstens ein Fahrzeug mit einem Partikelfilter kaufen. Dies sowohl wegen des Schutzes der menschlichen Gesundheit als auch wegen des negativen Effektes der Dieselmotorspartikel auf das globale Klima.

„Keine Ausreden mehr möglich“

„Es gibt jetzt keine Ausreden mehr. Der Partikelfilter funktioniert auch im Dauerbetrieb. Die Mehrkosten für den Filter sind bei einem serienmäßigen Einbau für den Autokäufer praktisch nicht spürbar“, sagte der Präsident des Umweltbundesamtes Andreas Troge.

Die Automobilindustrie sollte seiner Ansicht nach die Chance nutzen „und die neuen Diesel-Pkw-Modelle mit dem Einbau von Partikelfiltern oder einer vergleichbar wirksamen Technologie endlich aus der Diskussion über die Gesundheitsgefahren durch Dieselruß herausbringen.“

Gesundheitsgefahren durch Ruß

Seit langem diskutieren Wissenschaftler über die Gesundheitsgefahren durch Stäube, zu denen auch die feinen Russpartikel gehören, die mit den Abgasen aus den Dieselmotoren in Fahrzeugen und anderen Geräten in die Luft gelangen. Gerade in den Städten spielt der Verkehr bei der Belastung durch Feinstäube und ultrafeine Partikel eine herausragende Rolle. Lange Zeit wurde dieses Problem unterschätzt. Mittlerweile weiß man: Je kleiner die Staubeilchen sind, desto größer sind die Folgen für die Gesundheit. Denn die kleineren Teilchen dringen über Mund, Nase, Luftröhre und Bronchien bis in die Lungenbläschen und entfalten dort ihre Schadwirkungen. So rufen sie etwa Entzündungen hervor, die nicht nur die Atemwege schädigen, sondern auch Herz und Kreislauf belasten.

Krebserregend oder nicht?

Besonders umstritten ist auch in der Wissenschaft die Frage, ob Dieselruß Krebs erzeugt. Neuere Studien unterstützen die Annahme, dass an Arbeitsplätzen, die mit Dieselabgasen belastet sind, das Lungenkrebsrisiko erhöht ist. Und ein Vergleich zwischen Otto- und Dieselmotor zeigt: Die Krebs erzeugende Potenz von Dieselmotoren ist bei heutigen Modellen mindestens um den Faktor zehn höher als die vergleichbarer Ottomotoren. Der Partikelfilter sorgt dafür, dass sich der Abstand zwischen Diesel- und Ottomotoren hinsichtlich der gesundheitlichen Wirkungen ihrer Abgase soweit verringert, dass kein signifikanter Unterschied mehr besteht.

Diesel

Kraftstoffe für Dieselmotoren, die aus Paraffinen, Olefinen, Naphthenen und

aromatischen Kohlenwasserstoffen verschiedener Mischungsverhältnisse bestehen. Kenngröße für die Verwertbarkeit von Dieselmotoren ist die Cetanzahl (CZ, Faktor für Zündwilligkeit). Langsam laufende Dieselmotoren benötigen Kraftstoffe mit 20-40 CZ, schnell laufende mit über 40 CZ.

Ein Makel bleibt

Auch wenn man einen Partikelfilter einsetzt, bleibt dem Diesel noch ein Makel gegenüber dem „Benziner“: Heutige Modelle stoßen immer noch acht bis zehnmal mehr Stickoxide aus, die zur Bildung des gesundheitsschädlichen Sommersmogs beitragen. Innerhalb der EU gibt es verschiedene Bestrebungen, dass in einer kommenden Grenzwertstufe EURO 5 die Dieselmotoren auch in diesem Punkt dem Ottomotor angeglichen werden.

Stickoxide

Bezeichnung für die Oxide des Stickstoffs. Stickstoffoxide tragen erheblich zur allgemeinen Luftverschmutzung und zur Entstehung von saurem Regen bei. Sie werden hauptsächlich bei Verbrennungsprozessen gebildet.

Verbesserungen in den vergangenen Jahrzehnten

Bereits in den vergangenen Jahrzehnten wurde die Dieseltechnologie Schritt für Schritt verbessert. Die Motoren wurden sparsamer, der Ausstoß von Abgasen auf der Basis der gesetzlich vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte deutlich reduziert. „Das ist eine große Ingenieurleistung“, so Andreas Troge. Kein Wunder also, dass der sparsame Diesel in der Käufergunst beträchtlich gewinnt. Der Anteil der Diesel-Pkw an den Neuzulassungen steigt europaweit kontinuierlich an.

Auch andere Lösungen im Gespräch

Eine Reihe von Automobilherstellern setzt bei der Verringerung der Dieselmotoremissionen nicht auf den Partikelfilter. Sie experimentieren mit anderen Lösungen, etwa einer weiter verbesserten Verbrennung im Motor. „Letztlich ist nicht entscheidend, mit welcher Technik man den Ausstoß von Russpartikeln verringert. Die Hauptsache ist, dass man dies konsequent und mit hohem Wirkungsgrad tut, denn es geht um die Gesundheit der Menschen. Vor allem in den Städten“, erläutert Troge. Dabei, so Troge weiter, dürfe man den Blick aber nicht auf die Pkw verengen. Auch Lkw und andere Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor sollten schnellstmöglich mit einem Filter oder einer vergleichbaren Technik ausgestattet werden.

TAXI-GEWINNSPIEL

bei SHELL

PREISE

1. Shell - Gutscheine im Wert von **250 Euro**
2. Shell - Gutscheine im Wert von **100 Euro**
3. 1 Original **Ferrari - Sporttasche**
4. 1 Original **Ferrari - Schirm**
5. 1 Original **Ferrari - T-Shirt**



und so wird´s gemacht:

- ✓ Holen Sie sich Ihren Gewinn-Sammelpaß an einer beliebigen Shell-Stadt-tankstelle in Salzburg ab.
- ✓ Bei jedem Tankstopp auf einer Shell-Tankstelle im Stadtgebiet Salzburg lassen Sie sich Ihre getankten Liter auf Ihrem Sammelpaß bestätigen.
- ✓ Nach jeweils 300 Liter getankten Treibstoff geben Sie den Sammelpaß an einer beliebigen Shell-Stadt-tankstelle in Salzburg ab und holen sich einen neuen Sammelpaß.

Die Verlosung erfolgt vierteljährlich.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Die Preise können nicht in Bar abgelöst werden.

Wir wünschen Ihnen viel Glück und freuen uns auf Ihren Besuch.



Shell-Gewinnspiel - Die glücklichen Gewinner im IV. Quartal 2003:



Oben: 3.Preis: **John Brestel**
Mitte: 2.Preis: **Monika Steingruber**
Unten: 1.Preis: **Franz Schindlauer**

Wir gratulieren!!



Shell Huber - Aktion:
Sonderangebote - Restpostenverkauf
Ferrari Sportbekleidung
wie z.B. diverse Jacken

um **20%** billiger
Angebote gültig solange der Vorrat reicht
Auskünfte bei Herrn Michael Huber





Diese Ausfertigung ist rechtskräftig
und vollstreckbar.

Landesgericht Salzburg

Abt. 1, am12.3.....2004

Dr. Rudolf Reiter

Für die Richtigkeit der Ausfertigung
der Leiter der Geschäftsabteilung:

Glumm



Republik Österreich
Landesgericht Salzburg



Quong

VERGLEICHSAUSFERTIGUNG

Rechtssache:

Klagende Partei: 1 Salzburger Funktaxi-Vereinigung
2 Salzburger Mietwagen- und
Reiseservice GmbH

beide: 5020 Salzburg, Rainerstraße 27

vertreten durch : Dr. Christian Adam, Rechtsanwalt,
5020 Salzburg, Sigmund-Haffner-Gasse 3

Beklagte Partei: NATURTAXI Mietwagen GmbH

5020 Salzburg, Roseggerstraße 2

vertreten durch : Dr. Manfred Macher, Rechtsanwalt,
1040 Wien, Wohllebengasse 16

wegen : Unterlassung und EV

Bemessungsgrundlage € 36.000,--

(Klage € 30.000,--, EV € 6.000,--)

Die Parteien haben bei der Tagsatzung am 9. 3. 2004
folgenden gerichtlichen

V e r g l e i c h

geschlossen

1 Die beklagte Partei verpflichtet sich gegenüber den
klagenden Parteien ihre Firma auf "Naturtaxi und

Mietwagen Gesellschaft mbH" oder auf "Naturtaxi & Mietwagen Gesellschaft mbH" zu ändern und die formell richtige und entsprechende Firmenbucheingabe binnen einer Frist von vier Wochen beim Firmenbuch des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Graz zu überreichen und binnen derselben Frist der klagenden Partei zuhänden des Klagevertreters Rechtsanwalt Dr. Christian Adam eine Kopie dieser Firmenbucheingabe zu übermitteln.

2. Die beklagte Partei verpflichtet sich, als "Preisliste für Mietwagenleistungen" eine Preisliste in derjenigen Form, wie sie die als integrierender Bestandteil dieses Vergleiches dem Protokoll der heutigen Verhandlung angeschlossene Preisliste darstellt, zu verwenden, dies jedoch unter Änderung des Firmenwortlautes laut Punkt 1 dieses Vergleiches, wobei Preise und Fahrziele freibleibend sind, dies binnen vierzehn Tagen ab der Eintragung der neuen Firma laut Punkt 1. dieses Vergleiches
3. Die beklagte Partei verpflichtet sich gegenüber den klagenden Parteien, im Unternehmen der beklagten Partei noch vorhandene Drucksorten, die nicht den neuen Firmenwortlaut laut Punkt 1. des Vergleiches aufweisen, zu vernichten und ab dem Zeitpunkt der Eintragung der neuen Firma laut Punkt 1. dieses Vergleiches in das Firmenbuch nur mehr solche Drucksorten zu verwenden und/oder zu verbreiten, welche den vollen Firmenwortlaut der beklagten Partei laut Punkt 1 dieses Vergleiches enthält.
4. Die beklagte Partei verpflichtet sich, den klagenden Parteien binnen vierzehn Tagen zuhänden des Klagevertreters Rechtsanwalt Dr. Christian Adam die mit € 2.100,-- verglichenen Prozesskosten (darin enthalten € 600,-- Barauslagen und € 250,-- Umsatzsteuer) zu zahlen

Beide Parteien erklären übereinstimmend, dass mit diesem Vergleich das gesamte streitgegenständliche Urteilsbegehren verglichen wurde und der Gegenstand des Vergleiches nicht über den Inhalt des Urteilsbegehrens der klagenden Partei hinausgeht.

Landesgericht Salzburg,
Abt. 1, am 9. 3. 2004

Peter TUTSCHKU:

K O M M E N T A R



Leute kommen und gehen und versuchen sich als besonders innovative Taxilenker, welche das Taxigewerbe neu erfinden wollen oder sonstige Verhaltensweisen an den Tag legen und meinen, mit allen Mitteln und oftmals gegen jegliche Bestimmungen täglich Ihre Dienste verrichten zu müssen.

Und wo sind jene der Vergangenheit gelandet, die Herren Werner Bruckmayer, Matthias Leitner, Georg Tremel, Hermann Gattringer, MieCar Euro Taxi uvm.: In der Insolvenz!

Und immer wieder kommen Leute nach Salzburg und glauben, mit täglich praktizierter unlauterer Vorgangsweise den ansässigen Gewerbetreibenden das Leben schwer machen zu müssen. Weit gefehlt: Wir werden sicher nicht müde, uns mit allen gebotenen rechtlichen Möglichkeiten diesen Praktiken entgegen zu stellen und uns zur Wehr zu setzen.

Auch gegen C&K Naturtaxi und Mietwagen GmbH werden wir künftig bezüglich verwaltungsstrafrechtlicher Relevanz vorgehen, sollten die Wiener Mietwägen nicht sofort abgezogen werden.

Es ist unsere verdammte Pflicht, die Salzburger Taxiunternehmen, welche sich an die Gesetze halten, vor jenen zu schützen, die meinen sich an keine Gesetze halten zu müssen.

Dr. Rudolf Reiter
Für die Richtigkeit der Ausfertigung
der Leg. der Geschäftsabteilung:
R. Reiter

Fundgegenstände - das große Problem der Zentrale...

Telefonate mit Kundschaften, die irgendwelche Gegenstände im Taxi vergessen haben oder vermuten, diese in einem unserer Taxis liegengelassen zu haben, dauern sehr lange, oftmals zu lange.

Die Fragerei an die Fahrgäste, zu welcher Uhrzeit sie unterwegs waren, tagsüber oder nachts, damit wir den Lenker leichter feststellen können, wie der Verlauf der Strecke war, ob sie überhaupt telefonisch bestellt haben oder ob das Taxi auf der Straße angehalten wurde? Die Kundschaft wird von uns vertröstet, mit der Bitte in einer halben Stunde nochmals anzurufen. Eine der Kolleginnen in der Zentrale macht sich an die Arbeit, Telefonate werden geführt und eine Rundfrage an die Lenker wird ausgegeben.

Kommt von den Lenkern keine Rückmeldung, müssen wir uns erneut mit dem Kunden in Verbindung setzen und ihn darauf hinweisen, dass auch Taxis von 1715 überall auf den Standplätzen stehen oder

eventuell die sogenannten "Nichtfunker". Für dieses Telefonat vergehen wieder einige Minuten, während andere Kundschaften in der Warteschleife „hängen“, die natürlich für längere Wartezeiten kein Verständnis haben. Noch mehr Zeit nehmen solche Gespräche in Anspruch, wenn diese Kundschaft dann zu einer anderen Kollegin verbunden ist und alles nochmals erklären muss.

Leider müssen wir trotz aller Bemühungen der "suchenden" Kundschaft sehr oft eine negative Auskunft geben. Stunden später, nach 5x durchfragen funkt uns aber oftmals ein Lenker an, er habe doch dies oder jenes im Auto gefunden. So, was tut man jetzt? Man notiert es und weiß doch, dass diese Kundschaft zu 99 % nicht mehr anrufen wird, da für diese die Sache als erledigt betrachtet wurde.

In einem anderen Fall wird der Zentrale ein Fundgegenstand gemeldet und wir vereinbaren mit dem Lenker, dass er diesen am nächsten Tag in unser Stadtbüro bringt. Fein, denkt man, wieder eine Sache gut erledigt. Nächsten Tag kommt

ein Anruf vom Stadtbüro, mit der Frage wo denn jetzt z.B. das Handy ist, denn der Lenker hat es nicht wie ausgemacht abgegeben. Nun müssen wir aufs Neue telefonieren oder funken, um den Lenker zu erreichen, was nun aus dem Handy geworden ist. Die lapidare Antwort: „das liegt noch bei mir im Auto!“

Peinlich, was erzählen wir jetzt der Kundschaft? Eine Ausrede und eine Entschuldigung beruhigen meistens den Kunden. Wir versprechen ihm aufs Neue, dass der Gegenstand mit Sicherheit ab nächsten Tag im Stadtbüro zur Abholung bereit liegt. Oft bitten wir den Lenker sofort in unser Stadtbüro zu kommen, den Gegenstand abzugeben, auch wenn dieser keine Freude daran hat, weil er vielleicht als „Erster“ an einem entfernteren Standplatz steht.

Dieser Zeit- und Nervenaufwand könnte uns allen erspart bleiben, wenn man beim Fahrzeug Reinigen oder vorm Schichtwechsel genau schauen würde, ob nicht doch etwas im Taxi liegengelassen ist.

Daher eine große Bitte seitens der Zentrale an alle Kolleginnen und Kollegen:

**BITTE ALLE
FUNDGEGENSTÄNDE
SOFORT
DER ZENTRALE
MELDEN - DANKE!!!**



Christine Scheinast



kleine Stadtgeschichte:

Geyergasse

Kleingmain – Herrnau; zweigt von der Fischer-von-Erlach-Straße ab

Johann Elias von Geyer, geb. 1716/17 im Fürstentum Öttingen, gest. 8.10.1790 in Salzburg, seit 1744 Ingenieur- und Stuckhauptmann sowie als Oberstmautner für den gesamten Straßenbau in Salzburg verantwortlich, leitete im Auftrag von Fürsterzbischof Sigismund Graf Schrattenbach von 1764 – 67 den Durchstich des Neutors, eine für damals bewundernswerte Leistung.

kleine Stadtgeschichte:

Franz-Wallack-Strasse

Morzg – Alpensiedlung; von der Johann-Elias-Straße zur Robert-Preußler-Straße

Hofrat Dipl. Ing. Franz Wallack, geb. am 24.8.1887 in Wien, gest. am 31.10.1966 in St. Johann im Pongau, erstellte bereits 1924/25 ein generelles Projekt für den Bau der Großglockner – Hochalpenstraße und leitete in den Jahren 1930 – 35 unter Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl den Bau dieser Straße samt allen Nebenanlagen. Er blieb bis zu seinem Tode Vorstand der Großglockner – Hochalpenstraßen AG und erbaute in dieser Eigenschaft in den Jahren 1960 – 62 die Gerlos – Mautstraße von Krimml bis zur Tiroler Landesgrenze. Er entwickelte auch ein schweres Schneeräumgerät "Rotationspflugsystem Wallack", das speziell den Erfordernissen in diesem Einsatzgebiet entspricht und heute noch eingesetzt wird.

**B E S T A N D
Ä N D E R U N G E N****Ruhend:****576** Kronberger Martin (M)

ab 31.01.04

734/833 Storex GmbH (P)

ab 23.02.04

834/836 Weiler-Szalay Arno (M)

ab 23.02.04

Abmeldung:**550** Nazeer Ahmed (P)

ab 30.11.03

629 Klinger Renate (M)

ab 30.11.03

638/677 Supplik Erwin (M)

ab 31.12.03

591 Lujansky Friedrich (M)

ab 31.12.03

611 Grüner Helmut (M)

ab 31.01.04

933 Khier Markus (P)

ab 31.01.04

551 Gogg Robert (M)

ab 03.02.04

745 Grandl Christian (M)

ab 29.02.04

686 Greisberger Franz (M)

ab 29.02.04

Neu**503** Remic Radovan (P)

ab 27.11.03

522 Burghart Helmut (P)

ab 06.12.03

595 Dar Mohammad Abdullah (P)

ab 16.12.03

638 Dar Mohammad Abdullah (P)

ab 07.02.04

550 Hofer Roman (P)

ab 27.02.04

Erweiterung**629** Hingsamer Oliver (P)

(auch 597 + 600) ab 19.12.03

762 Milosevic Dragan (P)

(auch 618) ab 21.01.04

Überschreibung**574/784** Erhart Friedrich

auf Erhart Maximilian (M)

ab 01.01.04

K A U F / V E R K A U F**Funkzentrale 81-11**info@taxi.at

Komplette Datenfunkgeräte samt Dachleuchten zu verkaufen. Anruf bitte unter 874 400 Dw. 2 Herrn Tutschku.

S T E L L E N A N G E B O T E

TAXI 693 - Mühlbacher Johann

info@taxi.at

Ab sofort haupt- oder nebenberufliche(n) sowie tüchtige(n) TAGlenker(in) gesucht. Nähere Infos unter Tel: 629292-14 erhältlich.

Robert Berger Taxi 585

robert.berger@inodet.at

Taxilenker(in) für Sonntag Tag oder Nacht und Montag und Dienstag Nacht gesucht. Ablöse Gnigl BP Linzer Bundesstr. (Parkmöglichkeit bzw. Bushaltestelle direkt davor) MB200 Autom. Klima 1 1/2 Jahre alt. Infos unter 0650/6481020

Roman Hillerzeder Wg. 685

hillerzeder.roman@nurf.at

Suche freundlichen, hauptberuflichen Nachtlenker. Abgelöst wird in Lieferung. Gefahren wird ein neuer Espace mit Automatik. Freue mich auf deinen Anruf unter 0664 / 3562763

Taxi 766

th.selinger@gmx.at

Suche tüchtige(n) Nacht-Lenker(in) für neue „GL“, vorzugsweise hauptberuflich. Bei Interesse bitte unter 0664-3330221. Danke

TAXI 642

taxi.eugendorf@sbg.at

=Großraumlimousine=

Suche eine(n) tüchtige(n) Lenker/in für die Tagschicht Fr.bis Mo. (Grosser Stammkundenkreis vorhanden) Bei Interesse bitte unter 0699-100 88 717 anrufen -DANKE-

TAXI 713

=Großraumlimousine=

info@taxi.at

Sonntag am TAG wäre ein(e) tüchtige(r) Lenker/in gefragt. Bei Interesse bitte unter 0664-3082150 anrufen -DANKE-

G E B U R T S T A G E

Im laufenden Quartal dürfen wir folgenden Taxiunternehmerinnen bzw. -unternehmern zu einem runden Geburtstagsfest alles Gute für die Zukunft wünschen:

Fr. Inge PRIMEHSNIG (50)**Hrn. Hans VATTER (50)****Hrn. Erich TITZ (30)**

kleine Stadtgeschichte:

Solaristrasse

Josefia; vom Hotel Castellani zur Faistauergasse; parallel zur Alpenstraße

Santino Solari, geb. 1576 in Verna nahe dem Luganer See (Italien), gest. 10.4.1646 in Salzburg, Hof- und Dombaumeister, Architekt des heutigen Salzburger Doms, der alten Universität, des Schlosses Hellbrunn, der Lodronischen Befestigungswerke auf den Stadtbergen, der Kirche am Dürnberg u.a.m. . Liegt in einer Gruft im St. Peters – Friedhof begraben.



Nur ein Mercedes ist ein Mercedes.

E-Klasse Limousine: Kraftstoffverbrauch 6,1 – 12,9 l/100km • CO₂-Emission 162 – 310 g/km



Mercedes-Benz – eine Marke von DaimlerChrysler

Kommt wie gerufen.

Die E-Klasse mit Taxipaket.

► Taxiunternehmer, die sich einen Wettbewerbsvorteil verschaffen wollen, haben es jetzt leicht. Denn die E-Klasse ist nicht nur eines der schönsten und sichersten Autos, die man sich als Taxi vorstellen

kann, sondern setzt auch Maßstäbe in Sachen Wirtschaftlichkeit und Komfort. Nutzen Sie die exklusive Ausstattung des Taxipaketes und genießen Sie die besonderen Service-Vorteile. www.pappas.at



Mercedes-Benz

Pappas

www.pappas.at

Das Beste erfahren

Autorisierte Mercedes-Benz Vertretung

5020 Salzburg, Aribonenstraße 10, Tel. 0662/44 84-301; 5020 Salzburg, Alpenstraße 51, Tel. 0662/62 61 02-0
5600 St. Johann i. P., Bundesstraße 21, Tel. 06412/65 65-0; 5751 Maishofen, Zellerstraße 28, Tel. 0 65 42/68 0 39-20