

Sicherheitsgipfel LKW

Ergebnisprotokoll

Datum: 19.02.2019

Zeit: 13:30 – 15:45

Ort: Sitzungssaal EA08 (BMVIT)

Teilnehmende Organisationen und Institutionen:

AK	IV	ÖVP	UICR
ARBÖ	JETZT	SPÖ	VCÖ
BMI	KFV	Stadt Eisenstadt	VIDA
BMVIT	LL-edia	Stadt Wien	WKO
FPÖ	Mobileye	Städtebund	
geht-doch.wien	NEOS	TU Graz	
Gemeindebund	ÖAMTC	Radlobby Österreich	

Vorab:

Die Sitzung war nicht medienöffentlich. Den Medien wurde zu Beginn der Sitzung ein Tour de Table gewährt. Ab 16:15 Uhr wurde der Medienraum des Herrn Bundesministers Hofer (folgend HBM) für MedienvertreterInnen geöffnet. Um 17:00 Uhr startete die Pressekonferenz des HBM.

Tagesordnung:

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

bmvit.gv.at

Tagesordnung zum Sicherheitsgipfel LKW

Unfallstatistik Lkw

Rechtliche Analyse, Status Quo und Perspektiven (EU- und Nationale Ebene)

Aktuelle und mögliche (europäische und nationale) Maßnahmen

Diskussion und Ausblick

Sicherheitsgipfel LKW

2

Begrüßung:

HBM begrüßt die TeilnehmerInnen der Sitzung und bedankt sich für die zahlreiche Teilnahme. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen und im Speziellen die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schwerverkehr liegen ihm besonders am Herzen. Er freut sich daher auf eine rege Diskussion und hofft in dieser Sitzung Vorschläge für Lösungen zu erarbeiten.

Präsentation:

DI Dr. Horvatits (BMVIT) hält eine Präsentation zu aktuellen Unfallzahlen und Statistiken sowie der aktuellen Rechtslage. Ausdrucke wurden an die TeilnehmerInnen verteilt und werden mit dem Protokoll digital verschickt.

Diskussion:

[vorab: es wurden sämtliche Beiträge im Laufe des Gipfels von Institutionen und Organisationen zu Statements mit den jeweiligen Kerninhalten zusammengefasst. Die Reihung im Protokoll der Institutionen und Organisationen erfolgt alphabetisch und gibt somit nicht die zeitliche Reihung im Gipfel selbst wider. Sämtliche TeilnehmerInnen stimmten überein, dass zur Verbesserung der LKW-Verkehrssicherheit spezielle Maßnahmen gesetzt werden müssen und dass es sich dabei um ein aktuelles und prioritäres Thema handelt]

AK

Beim Thema LKW Verkehrssicherheit geht es um wesentlich mehr als um die Einführung von Abbiegeassistenten. Um tatsächlich Verkehrssicherheit zu gewährleisten muss das Gesamtsystem betrachtet werden. Umfassende Kontrollen führen dazu, dass Übermüdungen oder Ablenkungen bei den FahrerInnen reduziert werden. Es sollen daher Kontrollplattformen in Zusammenarbeit mit allen relevanten Behörden eingeführt werden. Hier könnte Österreich eine Vorreiterrolle in Europa einnehmen. Eine Ausstattungsverpflichtung für Abbiegeassistenten und daran knüpfende Fahrverbote werden unterstützt. Auch im Bereich der Berufskraftfahreraus- und weiterbildung hat die AK Vorschläge an das BMVIT übermittelt und wird um Umsetzung gebeten.

BMI

Das BMI weist darauf hin, dass das Thema toter Winkel bereits ein fixer Bestandteil in der Verkehrserziehung des BMI ist. Wiederholungen und eine flächendeckende Umsetzung sind hier besonders wichtig, weshalb angekündigte Initiativen der WKÖ sehr begrüßt werden. Bei der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten ist Österreich im europäischen Vergleich an 5. Stelle.

BMVIT – HBM Hofer

Das System der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge sieht vor, dass Fahrzeuge, die über eine EU-Typgenehmigung verfügen und damit den harmonisierten technischen Vorschriften entsprechen, in jedem Mitgliedstaat der EU zum Verkehr zugelassen werden müssen. Auf Grund dieser Vorschriften dürfen keine zusätzlichen, nationalen technischen Vorschriften erlassen werden, die über die EU-Vorschriften hinausgehen. Eine Verpflichtung zur Ausrüstung neuer Lkw oder zur Nachrüstung bestehender Lkw in Österreich mit Abbiegeassistenten wäre daher nicht konform mit EU-Recht.

Das Problem wurde jedoch auch auf EU-Ebene erkannt und Totwinkel-Assistenten sind bereits Bestandteil des Entwurfs zu einer neuen Allgemeinen Sicherheitsverordnung. Unter dem österreichischen Ratsvorsitz konnte diese Verordnung zu einer allgemeinen Ausrichtung gebracht werden. An einer rascheren Umsetzung bzw. Bekanntgabe der technischen Standards wird intensiv gearbeitet. Hierfür werden auch Allianzen mit anderen Mitgliedsstaaten wie beispielsweise Deutschland geschlossen.

Die heute am Markt verfügbaren Abbiegeassistenten entsprechen noch nicht den gewünschten Vorstellungen, denn diese können derzeit Fußgänger noch nicht von einem Hydranten unterscheiden. Für die Förderung von Abbiegeassistenten müssen noch Gespräche mit dem BMF geführt werden und sollen zumindest die Ergebnisse des vom BMVIT geförderten Projekts „Rund um Sicht“ abgewartet werden.

In der StVO besteht bereits derzeit die Möglichkeit, Fahrverbote im Einzelfall zu verordnen. Die StVO könnte dahingehend geändert werden, dass eine Verordnungsermächtigung zur Erlassung von Abbiegeverboten für LKWs für Gebiete (durch örtliche Behörden) geschaffen wird. Hierfür würde eine Anpassung der Regelungen betreffend Unfallhäufungspunkte erfolgen und dies würde eine Unterstützung der Behörden bei der bereits jetzt möglichen Erlassung von Abbiegeverboten an einzelnen, gefährlichen Kreuzungen, bedeuten. Flächendeckende Fahrverbote sind nicht möglich. An gefährlichen Kreuzungen besteht somit die Möglichkeit infrastrukturelle Maßnahmen zu setzen oder Fahrverbote zu erwirken.

Grenznahe Kontrollen von LKW wurden bereits im Regierungsprogramm angekündigt. Es fanden daher bereits

Gespräche mit den ungarischen AmtskollegInnen statt um diese zu intensivieren.

Auch im unter österreichischer Ratspräsidentschaft abgeschlossenen Mobilitätspaket sind Verbesserungen der Sozialvorschriften enthalten.

Eine in Vorbereitung befindliche nächste StVO Novelle befasst sich auch mit der Regelung zu Scootern und wie das Miteinander der unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen auf der Straße gewährleistet werden kann.

Daten zu Unfallzahlen mit LKW, welche mit Abbiegeassistenzsystemen ausgestattet sind, gibt es nicht.

Das neue Verkehrssicherheitsprogramm wird derzeit erarbeitet. Geplant ist, dass dieses ein flexibles Dokument wird, welches durch Aktionspläne ad hoc Schwerpunkte setzt.

HBM Hofer hat folgende Maßnahmen angekündigt:

- Infrastrukturmaßnahmen zur Behebung von Gefahrenstellen sowie Spiegel an gefährlichen Kreuzungen. Diese Maßnahme greift sofort bei in- und ausländischen Lkw
- Adaptierung der StVO: Schaffung einer Verordnungsermächtigung zur Erlassung von Abbiegeverboten für LKWs für Gebiete (durch örtliche Behörden); Anpassung der Regelungen betreffend Unfallhäufungspunkte. Unterstützung der Behörden bei der bereits jetzt möglichen Erlassung von Abbiegeverboten an einzelnen, gefährlichen Kreuzungen.
- Ausschreibung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds VSF zum Thema LKW-Verkehr mit Augenmerk auch auf das Thema toter Winkel
- Fokus LKW-Sicherheit im Verkehrssicherheitsbeirat
- Ausbildung der LKW-Fahrer im Rahmen der Berufskraftfahrer Aus- und Weiterbildung seitens BMVIT nun verstärkt auch hinsichtlich Verkehrssicherheit und toter Winkel
- Ausstattung von ASFINAG-Parkplätzen mit Einrichtungen zur korrekten Ausrichtung der Spiegel von LKW sowie Kontaktaufnahme mit Mineralölfirmen zur Auslotung der Möglichkeit der Einrichtung solcher Plätze bei Tankstellen
- Bewusstseinsbildungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen für besonders gefährdete Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen (Kinder, Ältere) betreffend toter Winkel
- Informationskampagne zum Thema toter Winkel mit Partnern
- Förderung der Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenz- und Monitorsystemen in Abstimmung mit dem BMF und unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Pilotprojektes „Rund um-Sicht“ im Straßenverkehr
- Fortschritte bei der Überarbeitung der Allgemeinen Sicherheitsverordnung (im Rahmen der EU-Präsidentschaft Österreichs 2018 konnte eine gemeinsame Ausrichtung erreicht werden) - vehemente Forderung Österreichs bei der Europäischen Union für deren frühere Umsetzung und Schulterschluss mit Deutschland und anderen EU-Partnern in dieser Frage.

FPÖ

Eine Patentlösung durch eine Einzelmaßnahme gibt es nicht. Unser Ansatz muss aus einem Zusammenwirken von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen bestehen. Als unterstützungswürdige Sofortmaßnahme wird die Etablierung von Trixispiegeln gesehen. Langfristig muss die Verkehrsausbildung fokussiert werden. Auch eine rasche Festlegung der europarechtlichen Vorschriften muss forciert werden. Das Problem kann aber nicht nur in der Stadt verortet werden, auch der ländliche Raum ist betroffen. Flächendeckende Fahrverbote in Städten müssen genau geprüft werden, um missbräuchliche Verwendungen hintanzustellen. Der Vorschlag des HBM für die Anpassung der Regelungen in der StVO wird befürwortet.

Geht-doch.wien

Rund 70.000 Personen haben die Petition „Leben retten im toten Winkel“ unterzeichnet. Gefordert wird die verpflichtende Nachrüstung von Abbiegeassistenzsystemen. Trixispiegel stellen – im Gegensatz zum Abbiegeassistenten - keine flächendeckende Sicherheitsmaßnahme dar. Dass die Systeme noch nicht ausgereift sind, soll nicht als Vorwand gelten. Verkehrserziehungs- und bewusstseinsbildende Maßnahmen sind zwar wichtig, es könne jedoch nicht den Kindern diese Verantwortung übertragen werden. Die Verantwortung liegt klar bei den LenkerInnen. Flächendeckende Fahrverbote sind ebenso eine vernünftige Lösung.

Gemeindebund

Neben der Problematik des toten Winkel wird auch die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen gesehen. Der Gemeindebund fordert daher Kompetenzerweiterung für Kommunen selbstständig Geschwindigkeitsbeschränkungen zu kontrollieren.

IV

Zur Verfügbarkeit von Abbiegeassistenzsystemen klärt die IV auf, dass von derzeit 8 am Markt befindlichen Herstellern 2 einen marktfähigen Abbiegeassistenten zur Verfügung stellen können (sowohl für Neufahrzeuge als auch für Nachrüstungen). Rein optische Systeme, ohne Warnungen, könnten den LenkerInnen ebenso ein besseres Bild verschaffen. Sensoren sind aus heutiger Sicht noch nicht zuverlässig genug um Akzeptanz bei den LenkerInnen zu erlangen. An dieser Stelle muss daher weiter gearbeitet werden. Nichts desto trotz leistet die IV gerne einen Beitrag für Nachrüstungsaktionen. Eine Verpflichtende Umrüstung wird nicht begrüßt, denn der Wille zur Umrüstung wird auch ohne Zwang gesehen.

KFV

Das KFV schlägt einen Maßnahmenmix von Bewusstseinsbildung, dem Umbau von Infrastruktur (bessere Sichtbarkeit der VerkehrsteilnehmerInnen), der Anpassung von Geschwindigkeiten aber auch der Erhöhung von Sanktionen vor. Auch Abbiegeassistenten sieht das KFV positiv. Hierbei solle aber der gesamte Straßenverkehrsbereich beachtet werden und der Fokus nicht nur auf das Rechtsabbiegen gelegt werden. Spiegelsysteme an Kreuzungen werden kritisch gesehen da diese nur an bestimmten Punkten den vollen Einblick gewähren. Parkende Fahrzeuge können zB diese Sicht auch stark einschränken.

LL-emedi

LL-emedi weist darauf hin, dass eine Änderung der EU-Richtlinie zum Thema „LKW-LenkerInnen Aus- und Weiterbildung“ kürzlich erlassen wurde und bis 2020 umzusetzen ist und schlägt die Vorziehung der Umsetzung vor. In dieser Richtlinie sind nunmehr auch Erkennen von Gefahrensituationen in Bezug auf schwächere VerkehrsteilnehmerInnen wie Fußgänger und Radfahrer erwähnt. Durch das Mobileye können mittels Verkehrstelematiksystemen HotSpots erkannt werden und zur Erhebung von potentiell gefährlichen Kreuzungen herangezogen werden. Dafür eignen sich zB Müllfahrzeuge. Zusätzlich richtet LL-emedi den Appell an alle auch im Kleinen Maßnahmen wie Bewusstseinsbildung zu schaffen und berichtet über ihre Projekte in diesem Bereich.

Mobileye

Möchte die verwendeten Begrifflichkeiten klarstellen.

Abbiegeassistenten: hier liegt der Fokus auf Assistent. Dh. Fahrer benötigen Hilfe und werden unterstützt indem das System auf bestimmte Situationen hinweist. Darunter fallen keine Kamerasysteme oder Spiegelsysteme.

Schwere LKW: im urbanen Bereich sind vermehrt LKW für den Verteilverkehr (< 4,5t) im Verkehr. Diese sind genauso unübersichtlich.

Die EU Forderungen beziehen Bestandsfahrzeuge bewusst mit ein, was begrüßt wird.

NEOS

Ein im positiven Sinne gemeinter Fleckerlteppich an Maßnahmen ist wichtig. Insbesondere die Bewusstseinsbildung an Schulen und die Etablierung des Themas toter Winkel in die Fahrradführerscheinausbildung können einen Beitrag leisten. Bei der Förderung von Abbiegeassistenten ist es wichtig genau zu prüfen, welche technischen Standards gefördert werden, denn erst 2022 werden die EU Standards bekannt und Fehlinvestitionen sollen unbedingt vermieden werden. Der Fokus auf EU Ebene sollte daher darauf gelegt werden, diese Standards früher in Erfahrung zu bringen.

ÖAMTC

Ablenkung bzw. Übersehen der anderen VerkehrsteilnehmerInnen sind die häufigste Unfallursache. Es ist daher notwendig, diese beiden Bereiche zu forcieren. Reine Bildaufnahmen und Spiegellösungen sind aus Sicht des ÖAMTC nicht ausreichend aufgrund des Ausfallrisikos (optische Täuschungen bei Weitwinkelübergang, schlechte Witterungsbedingungen etc.). Abbiegeassistenten werden befürwortet. Es müsste bei der Aus- und Weiterbildung der LenkerInnen ein Schwerpunkt auf die Problematik toter Winkel gelegt werden und sollte daher in Weiterbildungen verpflichtend vorgeschrieben werden.

ÖVP

Die derzeit am Markt befindlichen Abbiegeassistenten sind technisch noch nicht soweit ausgereift, dass man die Hand dafür ins Feuer legen kann. Entsprechende Spezifikationen werden auf EU Ebene ausgearbeitet und müssen abgewartet werden um ein einheitliches System in Europa implementieren zu können. Bis dahin müssen Infrastrukturmaßnahmen und generationsübergreifende Bewusstseinsbildungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen umgesetzt werden. In der StVO sollte eine Definition für potentiell gefährliche Kreuzungen geschaffen werden, um daran Infrastrukturmaßnahmen zu knüpfen oder Fahrverbote damit zu verbinden. Genau bei der LKW Problematik werden die Trixispiegel helfen. Die Unterstützungserklärung der WKÖ wird begrüßt.

Radlobby Österreich

Es wurde erfragt, ob statistische Daten erhoben werden von Unfällen, bei welchen Abbiegeassistenten bereits vorhanden sind. Das aktuelle Verkehrssicherheitsprogramm wird dahingehend kritisiert, dass darin keine LKW spezifischen Maßnahmen enthalten sind und es wird um Einbindung bei der Erstellung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms gebeten, um dort die Fußgänger und Radfahrerinteressen einbringen zu können. Bewusstseinsbildung und Helmpflicht haben hohes Potential zu Verbesserung der Verkehrssicherheit

SPÖ

Es ist ein Bündel an Maßnahmen notwendig, wobei Bewusstseinsbildung einen wesentlichen Bestandteil darstellt. Auch bauliche Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit sind notwendig. Auf rechtlicher Ebene müsste vor allem bei Rechtsabbiegen Abhilfe geschaffen werden und Abbiegeverbote bei Problemkreuzungen für technisch nicht ausgestattete Fahrzeuge verordnet werden. Die vorgeschlagene StVO Änderung wird daher begrüßt.

Stadt Wien (MA 46, MA 48 und Vizebürgermeisterin)

Stadt Wien hat in den letzten Jahren großräumig Kreuzungen evaluiert und infrastrukturell angepasst. Derzeit liegt der Fokus auf der Verbesserung der Sicherheit auf Schulwegen. Verkehrszahlen zeigen, dass der LKW-Verkehr in urbanen Räumen insbesondere in Wien weiter zunehmen wird. Um Verkehrssicherheit zu gewährleisten müssen rasch Maßnahmen gesetzt werden. Die Einführung von Abbiegeassistenten ab 2022 ist aus Sicht von Wien zu spät. Sie pochen auf Übergangslösungen mit den derzeit zur Verfügung stehenden technischen Hilfsmitteln, auch wenn diese aktuell noch nicht hundertprozentig ausgereift sind. Die Erfahrungen der MA48 zeigen, dass die derzeit verfügbaren Systeme noch nicht zuverlässig genug arbeiten. Wien spricht sich für flächendeckende Fahrverbote von jenen LKW aus, welche über keine Abbiegeassistenten verfügen und richtet an das BMVIT den Wunsch um entsprechende Änderung in der StVO. Die Kommunen sollen die Ermächtigung erhalten autonom entsprechende Fahrverbote zu erlassen. Als Musterbeispiel wird London gesehen. Einzelfallprüfungen sind zu zeit- und kostenintensiv. Die Vizebürgermeisterin betonte, dass die Schuld nicht nur auf den FahrerInnen liegt. Auch Lohndumping muss verhindert werden.

Städtebund

Berichtet darüber, dass Abbiegesysteme bereits in Wien getestet werden. E-Scooter werden vom Städtebund begrüßt. Spiegellösungen steht der Städtebund kritisch gegenüber, da durch diese eventuell für andere VerkehrsteilnehmerInnen die Sicht genommen wird und Kreuzungen unübersichtlich werden könnten (Schlagwort Schilderwald). Der Städtebund würde es begrüßen, wenn in der Genehmigungsdatenbank auch Daten über LKW mit Abbiegeassistenten aufgenommen werden. Der nächste Termin des Verkehrsausschusses des Städtebunds findet am 09. – 10.04. in Villach statt. Dort könnten VertreterInnen des BMVIT die Änderungsvorschläge in der StVO diskutieren. Die Überwachung von Fahrverboten solle zukünftig automatisch mittels Abruf aus der Genehmigungsdatenbank erfolgen.

UICR

Berichtet über ihre Projekte zur Bewusstseinsbildung für Kinder und schlägt als Maßnahme die Erweiterung des Blinkers zur besseren Sichtbarkeit aber auch die Ausstattung mit akustischen Signalen beim Blinken vor. Der UICR hat bereits ein Programm für Österreich erstellt und sucht derzeit Unterstützer zur Verwirklichung. Zusätzlich könnten verpflichtende Beifahrer vorgeschrieben werden, die einen anderen Blickwinkel und Sichtbereich haben. Trixispiegel sind vor allem bei schweren LKW eine Lösung. Haltelinien bei Kreuzungen sollten nach hinten verlegt werden um somit einen besseren Überblick über das Kreuzungsgeschehen zu ermöglichen.

VCÖ

Der VCÖ pocht auf Sofortmaßnahmen für einen kindergerechten Verkehr. Der Blick der Verkehrssicherheitsarbeit muss auf ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen im Allgemeinen liegen und auch das Thema Ablenkung darf nicht außer Acht gelassen werden.

Der VCÖ schlägt vor, den verpflichtenden Abstand von parkenden Fahrzeugen vor Kreuzungen von 5 Metern auf 10 Meter zu erhöhen um somit eine bessere Sichtbarkeit zu schaffen.

Zusätzlich sollen Sichtbarrieren an Kreuzungen entfernt werden.

Um die Regelungen der EU General Safety Regulation rascher etablieren zu können, sollen Verbündete gesucht werden.

Ebenso sollen Klassifizierungssysteme für Fahrverbote von LKW eingeführt werden und eine verpflichtende Nachrüstung von Assistenzsystemen mit klaren Vorgaben eingeführt werden. Auch Kamerasysteme könnten eine gute Ergänzung zu den Spiegeln darstellen.

VIDA

Die Initiative LKW Sicherheitsgipfel des HBM wird sehr begrüßt. Die VIDA möchte in einen dauerhaften Dialog treten. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen die Bedingungen für LenkerInnen verbessert werden. Sozialvorschriften müssen eingehalten werden. Erhöhungen der Fahrzeiten pro Tag um 1 h sowie illegale Manipulationen der Aufzeichnungseinrichtungen führen dazu, dass eine sichere Fahrt gefährdet wird. Daher sollen vermehrte Kontrollen durch spezielle Kontrollbehörden forciert werden.

Die VIDA unterstützt die Vorschläge der UICR betreffend der Vorverlegung der Haltelinien an Kreuzungen sowie der Forderung nach einem verpflichtenden Beifahrer.

WKÖ

Die WKÖ erkennt, dass die Infrastruktur mit den modernen Anforderungen an die Verkehrssicherheit zum Teil nicht mitgewachsen ist und beruft sich auf das Sicherheitsdossier des KFV. Auf den Straßen sind ebenso ausländische LenkerInnen unterwegs. Viele Unfälle sind darauf zurückzuführen, dass die Spiegel der LKW nicht ordnungsgemäß eingestellt sind. Es muss daher für alle LenkerInnen die notwendige Infrastruktur für die ordnungsgemäße Einstellung der Spiegel geschaffen werden. Als Beispiel führt die WKÖ die ASFINAG an, welche bereits auf zwei Parkplätzen Markierungen für die Spiegeleinrichtung geschaffen hat. Dieses Angebot müsste erweitert werden.

Zusätzlich sollen auch potentiell gefährliche Kreuzungen mit Spiegeln (Beispiel Freiburg – Trixispiegel) ausgestattet werden.

In der Fahrradführerscheinausbildung sollte das Thema toter Winkel aufgenommen werden um auch bei den Kindern entsprechend Bewusstsein zu schaffen. Die WKÖ berichtet über ihre Projekte zur Bewusstseinsbildung für Kinder.

Eine automatische Kontrolle von zukünftigen Fahrverboten, für LKW welche über keine bestimmten technischen Ausstattung entsprechen, über die Kennzeichen ist nicht möglich, da ausländische Kennzeichen nicht in der Datenbank enthalten sind.

Resümee:

HBM Hofer bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die große Sachlichkeit in der Diskussion und die ganzheitliche Betrachtung der Materie. Er hat einige der Vorschläge aufgegriffen und wird die Umsetzbarkeit prüfen. Zusätzlich verkündet er bereits einen Maßnahmenkatalog (siehe oben), welcher umgesetzt wird. Er legt hohen Wert darauf, dass die Zusammenarbeit nach dieser Sitzung weitergeführt wird und bittet daher darum, dass die Büros weiterhin in Kontakt bleiben.

Für das Protokoll: P. Burgholzer & K. Schranz (BMVIT)

