



Im Bild von links: Gesellschafter Peter A. Grüner, Firmengründer Felix Troll, Geschäftsführender Gesellschafter KR Ulf Schmid

Logistikstandort Tirol trotz Krise wettbewerbsfähig

Die Transportwirtschaft spürt den Konjunkturbruch besonders rasch.

von Gerhard Weissenberger

Vorübergehend stillgelegte Produktionsstraßen bei Magna, abgestellte Maschinen bei Autzulieferern, Papierfabriken und Sägewerken sowie Urlaubsabbau und Kurzarbeit. Nicht nur die österreichischen, auch die Tiroler Industriebetriebe stellen sich in jüngster Zeit massiv auf den erwarteten - und teilweise bereits angekommenen - Nachfrageeinbruch ein. Zu spüren bekommen dies vor allem die Transporteure: Denn wo weniger produziert wird, wird auch weniger transportiert. „Die Transporte sind um ein Viertel bis ein Drittel zurückgegangen. In einigen Branchen, wie in der Autoindustrie, beträgt der Rückgang sogar bis zu 60 Prozent“, sagt **KR Ulf Schmid** vom Fachausschuss der Güterbeförderung der Tiroler Wirtschaftskammer. Und die Frächter reagieren auf den

Transporteinbruch, indem sie ebenfalls ihre Lkw stilllegen. „Mindestens 15 bis 20 Prozent der Fahrzeuge stehen derzeit auf den Firmenparkplätzen“, so Schmid. Was die Umwelt freuen dürfte, ist für die Beschäftigten im Frachtgewerbe natürlich eine existenzielle Bedrohung. Die rechtzeitigen Warnungen und Forderungen der Transportwirtschaft und ihrer Funktionäre wurden in den vergangenen Monaten von der Politik nahezu ignoriert. Jetzt trifft die Wirtschaftskrise die heimischen Frächter als eine der ersten Branchen mit voller Wucht. Österreichweit dürften annähernd 3000 Lastkraftwagen mangels Aufträgen stillstehen und zahlreiche Mitarbeiter sind vom Verlust ihres Arbeitsplatzes bedroht. Der Tiroler Abgeordnete zum Wirtschaftsparlament in Wien, Ulf Schmid, selbst erfolgreicher

Transportunternehmer, appelliert daher eindringlich an die verantwortlichen Politiker, rasch ein Maßnahmenpaket zu schnüren, um die Auswirkungen der Krise für die Branche zu dämpfen. „Banken, die Unsummen bei Spekulationen verloren haben, erhalten staatliche Hilfe. Dasselbe fordere ich daher auch für Unternehmen ein, die jahrelang gut gewirtschaftet, zuverlässig ihre Steuern bezahlt und in den letzten Jahren erhebliche Investitionen in die umweltgerechte Erneuerung ihres Fuhrparks getätigt haben“, richtet der zweifache Familienvater aus Imst einen Appell Richtung Stubenring 1 in 1011 Wien, dem Sitz des Wirtschaftsministeriums. Angesichts der prekären Situation sei diese Forderung legitim. „Mauterhöhungen, allgemeine Teuerung, Erhöhung der Mineralölsteuer, sektorale Fahrverbote haben gerade die Tiroler Frächter schwer getroffen. Unsere Warnungen wurden in den vergangenen Monaten leider nicht gehört“, so der geschäftsführende Gesellschafter der Felix Troll Transport GmbH, der seinen 54 Lkw großen Fuhrpark ausschließlich mit Euro-5-Fahrzeugen betreibt.

Die Verkehrswirtschaft sei ständig mit neuen Verkehrsbeschränkungen, zusätzlichen Mautstrecken und einer Unzahl bürokratischer Vorschriften konfrontiert, kritisiert der kürzlich zum Kommerzialrat ernannte Ulf Schmid und hat auch gleich klare Vorstellungen darüber, wie man die Branche in dieser schwierigen Situation wirkungsvoll unterstützen kann. Keine zusätzlichen Mautstrecken, Fahrverbote und Verkehrsbeschränkungen aufheben, wo es die Verkehrssicherheit zulässt, Steuerbelastung auf Treibstoff senken, keine Bürokratie und Zettelwirtschaft, Versicherungskosten und An- und Abmeldebühren senken sowie gezielte Förderungen für Investitionen in Umbauten und Fuhrparkerneuerung sind nur ein Auszug aus Schmid's Forderungskatalog. „Die Lösungsvorschläge wären mit etwas gutem Willen aller Beteiligten relativ leicht umzusetzen und hätten mehrere Vorteile: weniger Umweltbelastung durch kürzere Wege, die Sicherung hun-

derter Arbeitsplätze und nicht zuletzt geringere Transportkosten für die Kunden“, so der Ansatz des Imsters, der entschieden darauf hinweist, dass es absolut notwendig ist, den Fokus auch auf die Zeit „nach der Krise“ zu richten. „Mitte der 80er-Jahre war der Logistikstandort Tirol mit seinen wettbewerbsfähigen Transportbetrieben im europäischen Spitzenfeld“, sagt Schmid und formuliert ein elementares Naturgesetz: „Wo die Sonne scheint, kommt es auch zu Regen, der sich aber durchaus auch zu einem Sturm auswaschen kann. Danach kommt aber wieder die Sonne“, so der optimistische Realist und gibt aber gleichzeitig zu bedenken, dass wenn es der Wirtschaft wieder besser geht und keine respektive zu wenige Frächter am Markt sind, alles stehen würde.

stikdienstes sinkt rapide, so der Sukkuder Studie. Als Reaktion auf die Nachfrageausfälle sind im dritten Quartal 2008 die Zahl neu zugelassener Lkw bereits um 11 % gesunken, im Fuhrwerke sogar um 17 %. Darüber hinaus steigt die Zahl der Arbeitslosen in diesem Bereich seit Juli, erstmals seit 2005 wieder. Der Konjunkturabschwung wird die Transportnachfrage zumindest bis in die zweite Jahreshälfte 2009 belasten, ein Rückgang der Transportleistung von wenigstens 5 bis 10 % ist zu erwarten. Die Transportleistung österreichischer Unternehmen ist schon 2007 um insgesamt 5 % gesunken. Das Umsatzwachstum im Straßengütertransport und bei den Speditionen hat sich mit plus zwei Prozent auf 16,8 Mrd. Euro deutlich verlangsamt. Mit der rückläufigen Transportnachfrage sinkt die Aus-

gegüber osteuropäischen Konkurrenten, obwohl sich die Lohnkosten in diesen Ländern laut Schmid dem westeuropäischen Niveau angeglichen haben. „Inzwischen fahren heimische Fahrer für osteuropäische Unternehmen“, so der Imster Transportunternehmer. Der Wirtschaftsabschwung wird der Transportwirtschaft kurzfristig erhebliche Probleme bereiten. Dennoch sind die Voraussetzungen für ein langfristig zufriedenes Wachstum der Branche in Österreich gegeben. In einem Vergleich der Qualität des Logistikangebots von 150 Ländern belegt Österreich Rang 5 - hinter Singapur, den Niederlanden, Deutschland und Schweden und vor Japan, der Schweiz, Hongkong und Großbritannien. Der Index, von der Weltbank erstellt, basiert auf Unternehmerbefragungen in der Branche, wie sie die Qualität der Logistikumgebung in ihren wichtigsten Märkten beurteilen. Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass ein möglichst liberales Handelsregime und eine sehr gute Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastruktur nur ein Faktor für einen gut funktionierenden Logistikstandort ist. „Bemerkenswert ist die sehr gute Platzierung Österreichs auch deshalb, weil die Kosten für lokale Transportleistungen, für das Handling der Waren und für die Lagerhaltung weltweit zu den höchsten zählen. Nicht außer Acht zu lassen sind die überdurchschnittlich hohe Pünktlichkeit der angebotenen Transport- und Versanddienstleistungen, die leichte Verfügbarkeit von Versandkapazitäten und die hohe Kompetenz der nationalen Logistiker“, bestätigt Bank Austria Ökonom Wolf die Erfolgsfaktoren Schmid's. ■

Lesen Sie die Troll-Historie in der nächsten Ausgabe



Einer der vielen Troll-Trucks, die als mobiler Werbeträger täglich auf Tour sind

Bestätigung findet der erfolgreiche Unternehmer in einem kürzlich erschienen Branchenreport der volkswirtschaftlichen Abteilung der Bank Austria, demzufolge die österreichische Transportwirtschaft ebenso wie ihre wichtigsten Nachfrager die Folgen des massiven Konjunkturbruchs zu spüren bekommt. Der Bedarf an Transportleistungen und Logi-

lastung der Frachtkapazitäten und es wächst der Preis- und Ertragsdruck. Davon sind besonders die Anbieter einfacher Transportleistungen betroffen, Leistungsbereiche, wo der Wettbewerb in erster Linie über den Preis ausgetragen wird. Das Segment leidet seit Jahren vor allem unter den Kostennachteilen

So nahm die Firma Troll vor über 60 Jahren ihren Anfang ...

