

BAU

Strabag baut Klinik als PPP-Projekt

Der Baukonzern Strabag, die Deutsche Bank und die Fortis Bank Brussels S.A. haben sich zu einem Private-Public-Partnership (PPP)-Projekt zusammengetan: Sie werden gemeinsam für das Universitätsklinikum Essen ein Protonentherapiezentrum errichten und betreiben. Es handelt sich um das erste deutsche PPP-Projekt im Gesundheitswesen. Das Gesamtinvestitionsvolumen inklusive Planung, Bau, Finanzierung und Instandhaltung beträgt 300 Millionen €.

Auf die Deutsche Bank und Fortis entfällt der Löwenanteil am Projekt: Sie steuern in Summe rund 122 Millionen € bei. Die Strabag tritt bei diesem Vorhaben mit einer Tochtergesellschaft auf: Die Strabag Projektentwicklung GesmbH bringt gemeinsam mit der belgischen Ion Beam Application S.A. rund sieben Millionen € Eigenkapital ein. Konkret werden diese sieben Millionen € in eine neugegründete Gesellschaft eingebracht, die künftig für den nichtmedizinischen Betrieb des Protonenzentrums verantwortlich sein wird. Der operative Betrieb wird von der Ion Beam Application geleitet. Baustart ist für Herbst geplant. (frü)

KONJUNKTUR

Gewerbe mit Vorbehalten optimistisch

„Eine derart gute Beurteilung der Lage hatten wir zuletzt im Jahr 2000. Es sieht aus, als hätten wir das Stimmungstief durchschritten“, sagt Georg Toifl, Obmann der Bundessparte Gewerbe und Handwerk der Wirtschaftskammer. Aufgeschobene Investitionen würden nun endlich getätigt.

Das Stimmungsbarmeter weise ein Plus von 14 Prozent aus, sagt Walter Bornett, Geschäftsführer der KMU-Forschung Austria: „Die Nachfrage ist da, die Auslastung passt, aber das Preisniveau ist katastrophal.“

Wermutstropfen

Grösster Wermutstropfen für Gewerbe und Handwerk sind die weiterhin sinkenden öffentlichen Aufträge, die sich im zweiten Quartal mit 11,1 Prozent zu Buche schlugen. Das für Klein- und Kleinstbetriebe zu hohe bürokratische Ausmass sei dafür verantwortlich, beklagt Toifl. Problematisch für die Betriebe ist auch die Kostensituation: Von März 2004 bis Jänner 2007 wird sich der Strompreis mehr als verdoppelt haben, fürchtet der Spartenobmann. Die Strombosse dürften sich nicht nur an den Strombörsen orientieren, dies sei eine falsche Grundlage. (apa/paul)

AUTOMOBILINDUSTRIE Österreichs Zulieferer nehmen Fahrt ins „Detroit Europas“ auf

In Marchegg soll riesiger Zulieferpark entstehen

Spät, aber doch stellen sich Österreichs Zulieferer auf die rasante Entwicklung der Slowakei als Automotive-Kernregion ein. Fieberhaft werden nun Kooperationen gesucht.

Niederösterreichs Ansiedlungsagentur Ecoplus will den neuen, um rund sechs Millionen € erschlossenen, 42 Hektar grossen Wirtschaftspark Marchegg an der Grenze zur Slowakei als zentralen Umschlagplatz für Autozulieferbetriebe nicht nur aus Österreich, sondern aus ganz Europa positionieren. In Kooperation mit dem Automotive Cluster Vienna Region (ACVR) soll Marchegg laut Ecoplus-Geschäftsführer Helmut Miernicki die Automobilindustrie östlich von Wien und Niederösterreich (siehe Grafik) beliefern.

Auf nach Korea

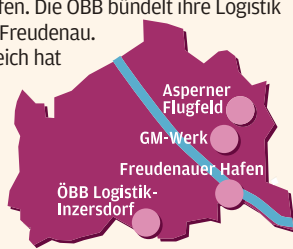
ACVR-Chef Peter Kuen reist demnächst nach Südkorea zu den beiden grössten Automessen der Region, um mit koreanischen Handelsgesellschaften Kooperationen aufzubauen. Hintergrund ist die Fertigstellung des gigantischen Kia-Werkes in Zilina, das ab Dezember dieses Jahres in die Massenproduktion geht und 300.000 Autos jährlich von Band lassen wird. Kuen: „Kia nimmt zwar seine Lieferanten aus Korea mit, die brauchen aber Sublieferanten. Da sehe ich unsere Chance.“ In Marchegg sollten sich Zulieferer aus Österreich und ganz Europa ansiedeln, wie das der Wiener TU-Professor Wilfried Sihl und Daniel Palm vom Fraunhofer Institut ausgearbeitet haben (das WirtschaftsBlatt berichtete). Beide entwickeln für Ecoplus einen so genannten intelligenten Lieferpark, in dem Energien gebündelt, Logistikkosten gesenkt und mehrere Autohersteller gleichzeitig beliefert wer-

REGION CENTROPE UND DER AUTOMOTIVE CLUSTER VIENNA REGION

150 km Radius um Wien
300 km Radius um Wien

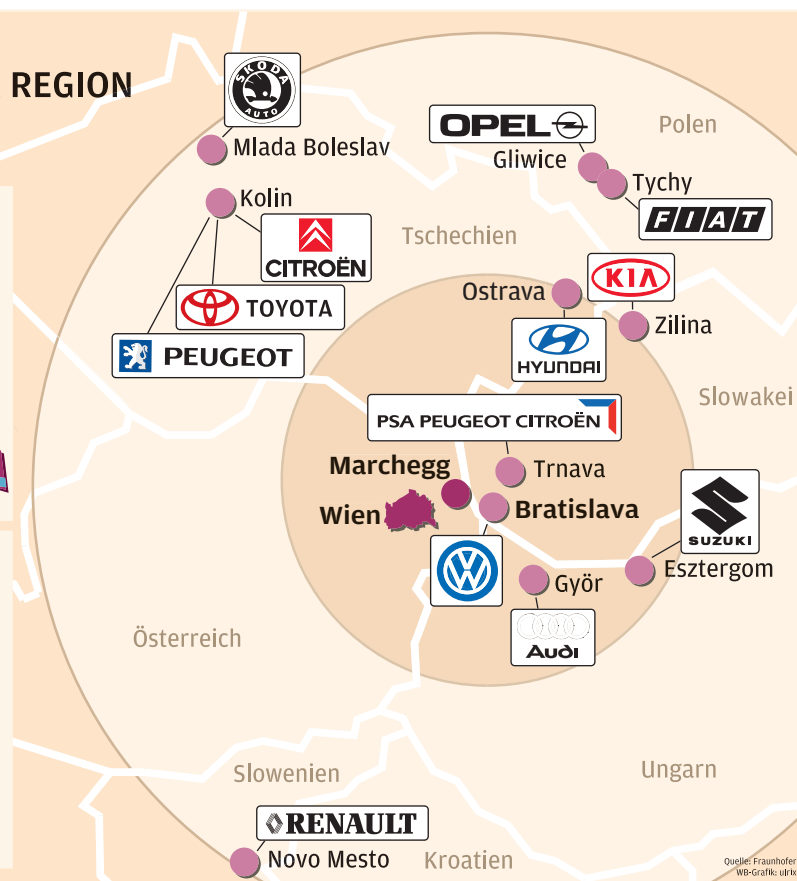
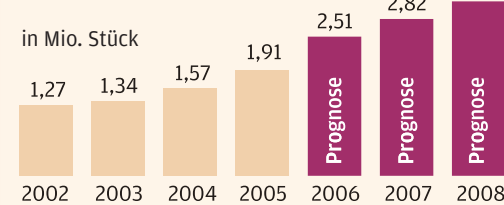
LOGISTIKDREHSCHIBE WIEN

Experten fordern intelligente Lieferantenparks in Aspern und im Freudenauer Hafen. Die ÖBB bündelt ihre Logistik in Inzersdorf und in der Freudenau. Ecoplus in Niederösterreich hat aber die Nase vorn: Der neue, 42 ha grosse Wirtschaftspark in Marchegg soll als erster intelligenter Lieferantenpark positioniert werden.



FAHRZEUGPRODUKTIONSZAHLEN

Davon ca. 90% in einem Radius von 300 Km um Wien. Anstieg von 2,5% 2002 auf rund 5,0% 2008 der Weltfahrzeugproduktion.



den können. Die für Wien angedachten Lieferparks in Aspern und im Hafen Freudenau seien damit aber nicht weg vom Fenster, sagt Palm. Sie würden nur eine andere Ausrichtung erhalten. Laut Sihl und Palm werden 2008 mehr als drei Millionen Fahrzeuge in Osteuropa gefertigt werden. Das entspricht einem Zulieferpotenzial von 20 Milliarden €, wovon sich Österreich wenigstens fünf Prozent holen sollte. Ihre Chance bei Kia haben bereits der Logistik-Cargo-Partner aus Fischamend und der Wiener Mietwäschetrieb Salesianer Miettex genutzt. Cargo-Partner holt Flugsendungen für Kia von Wien nach Zilina und baut mit dem Logistiker Glovis Lieferketten vom Hafen Koper auf. Salesianer hat einen Auftrag für Lohnwäsche ergattert. FRANZ GANSRIGLER f.gansrigler@wirtschaftsblatt.at

„Unsere Chance sind Kooperationen mit koreanischen Handelspartnern“

Peter Kuen
ACVR-Geschäftsführer

China bietet Chancen für Zulieferer im High Tech-Bereich

Die aufstrebende Fahrzeugproduktion des Wirtschaftsgiganten China steht vor einer Wende – und das ergibt neue Chancen für Österreichs Zulieferbranche. Statt wie bisher auf Joint Venture-Partner zu setzen, wollen die Chinesen nun originäre Fahrzeuge bieten; dafür brauchen sie aber westliches Know-how.



Michael Sikora: „Einiges Potenzial für Österreich“

Michael Sikora, CEO von Automotive Business Consulting Ltd. in Beijing und Shanghai (früher Autocluster-Chef der Vienna Region), ortet „einiges Potenzial für österreichische Zulieferbetriebe im High Tech-Sektor“. Gefragt seien vor allem Engineering-Dienstleistungen für den Motorenbau, im Bereich Antriebsstränge sowie elektronische Schaltsysteme, aber auch in den Sparten Verkehrsstelematik und Sicherheitsanwendungen.

Da es chinesische Autolenker gerne bequem haben (Geschwindigkeit ist in China auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens nebensächlich), hätten zudem

all jene Zulieferungen Chancen, die den Komfort des Fahrzeugs erhöhen: Klimaanlage oder ein „mobiles Büro“ würden bei der Wahl des Fahrzeugs immer bedeutender. Zudem lege der chinesische Kunde Wert auf Ledersitze, Automatik-Getriebe, Sonnendach oder Einparkhilfen. Und die Autolenker unterhalten sich gerne während der Fahrt. Sikora: „Hier gibt es noch kein Handy-Verbot am Steuer, wenn die Freisprechanlage fehlt“.

Gefragt seien auch Anlagenbauer, um Fertigungsstrassen mit Zuliefersystemen zu verknüpfen. Zukunft hätten Systeme für Qualitätsmanagement. In den ersten vier Monaten 2006 stiegen die Gesamtumsätze der chinesischen Autoindustrie um 33 Prozent auf 59 Milliarden €. (bk)

PAPIER Trotz Gewinnwarnung bleibt Halleiner Standort gelassen und macht „business as usual“

M-real verzeichnet schwaches Quartalsergebnis



Jörg Harbring gibt Restrukturierungsmaßnahmen und Überproduktion Schuld am schlechten Ergebnis

Das Ergebnis des zweiten Quartals des finnischen Papierkonzerns M-real Oyj wird klar negativ sein und unter den Erwartungen liegen. Jörg Harbring, Vorstandsvorsitzender des österreichischen M-real-Standortes in Hallein, gibt sich gelassen: „Wir machen business as usual.“ Für Harbring ist das schlechte Ergebnis des zweiten Quartals auf Restrukturierungsmaßnahmen – allein Hallein baut 100 der rund 800 Mitarbeiter ab – und Einmalaufwendungen zurückzuführen.

„Die Standorte sind angehalten, die Restrukturierungsaufwendungen im Juni-

Abschluss zu berücksichtigen“, sagt Harbring. Zusätzlich muss der Konzern 35 Millionen € abschreiben, da der französische Standort Pont Sainte Maxence unter Buchwert verkauft wurde.

Zu hohe Produktion

Neben den hohen Kosten für Holz, Energie und Logistik kämpfen die Hersteller von grafischen Papieren weiterhin mit Überkapazitäten: In Europa werden jährlich rund acht Millionen Tonnen davon erzeugt. Die Nachfrage schwankt zwischen 85 bis 95 Prozent; dadurch sind die Preise nicht nach oben zu

bringen, obwohl die Auslastung in den ersten sechs Monaten laut Harbring „herausragend“ war.

Heuer erwartet die M-real Hallein AG einen Ausstoss von 300.000 Tonnen, das sind mehr als im Rekordjahr 2004 mit 290.000 Tonnen. Die Überkapazität in der Branche wird dadurch nicht weniger, aber „da ist uns das Hemd näher als der Rock“, sagt Harbring.

M-real Oyj fuhr 2005 bei einem Umsatz von 5,2 Milliarden € einen Vorsteuerverlust von 114 Millionen € ein. 2004 waren es minus 108 Millionen € gewesen. (tom)