

Haselsteiner steigt ins Frachtgeschäft ein

Mit der Westbahn hat sich Investor Hans Peter Haselsteiner bei der ÖBB wenige, bei Bahnkunden viele Freunde gemacht. Nun folgt der zweite Streich, eine Güterbahn.

Günther Strobl



Schon kommendes Jahr will die private Frachtbahn erste Züge kreuz und quer durch Europa fahren lassen.

Foto: Imago / Rüdiger Wölk

Vom Bahngeschäft verstehe er nichts, da dilettiere er, sagt Hans Peter Haselsteiner. Er glaube aber an das neue Projekt, sonst würde er kein Geld hineinstecken.

Beim neuen Projekt, das er nun als Geldgeber unterstützt, handelt es sich sozusagen um die logische Fortsetzung des Ausflugs in die Bahnwelt, die Haselsteiner mit der ÖBB-Konkurrenz Westbahn 2011 begonnen hat. Frachtbahn heißt das Unternehmen, das vor kurzem ins Firmenbuch eingetragen wurde und im nächsten Jahr mit ersten Zügen unterwegs sein soll.

Damit will Haselsteiner bzw. das aus Reinhard Bamberger, einem früheren ÖBB-Rail-Cargo-Manager, und Jan Klima, Sohn des früheren Bundeskanzlers Viktor Klima (SPÖ), bestehende Management der Staatsbahnen nun auch im Güterbereich in die Parade fahren.

Zielgruppe sei die verladende Wirtschaft in Österreich und den

anderen EU-Ländern. Kunden wolle man nicht über günstigere Preise, sondern bessere Dienstleistungen gewinnen. Ziel sei, ein „relevanter Player in Europa“ zu werden, sagte Haselsteiner.

Die Idee für das Projekt sei im Juni gereift, als sich Klima mit Bamberger über Verbesserungsmöglichkeiten im Bahngüterverkehrsbereich austauschten. Beide verbindet eine längere Bekanntschaft. „Dann haben wir nach jemandem gesucht, der sich noch für so etwas interessieren könnte und sind auf Haselsteiner gestoßen“, sagte Bamberger. Der ehemalige Rail-Cargo-Manager war eine Zeitlang auch für einen anderen großen Logistiker tätig: DB Schenker.

Geld ist genug da

Bamberger und Klima, der etliche Jahre bei der Unternehmensberatung McKinsey in Deutschland und Afrika mit Optimierungs- und Digitalisierungsaufgaben betraut war, halten jeweils

zehn Prozent an der Frachtbahn. 80 Prozent der Anteile gehören Haselsteiner und seinem Kompagnon bei der Westbahn, Erhard Grossnig. Die Höhe des Engagements bei der Frachtbahn könne noch nicht beziffert werden, man stehe erst ganz am Anfang. Haselsteiner: „Am Geld wird es jedenfalls nicht scheitern.“

Der Bauindustrielle, der die Strabag groß gemacht hat und nun diverse Start-ups unterstützt, sieht die Wirtschaftlichkeit im Schienengüterverkehr rascher erreichbar als im Personenverkehr. „Im Cargobereich können wir ohne große Investitionen beginnen. Wir brauchen Lokomotiven, davon gibt es viele am Markt. Wir brauchen Lokführer, die bilden wir zum Teil jetzt schon selbst aus bei der Westbahn, das können wir aufstocken, da gibt es Synergien. Die Kesselwagen und die für die jeweilige Industrie maßgeschneiderten Waggons stellen uns die Unternehmen zur Seite“, sagte Haselsteiner.

Rückenwind erwarten sich die Frachtbahnmacher durch das breiter werdende Verständnis in der Gesellschaft, dass zur Bekämpfung des Klimawandels auch eine weitgehende Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene gehört. Während ein Lkw pro Tonnenkilometer im Schnitt 87 Gramm CO₂ emittiert, seien es auf der Schiene mit elektrischer Traktion nur vier Gramm, erinnerte Klima.

Hart umkämpfter Markt

Punkten wolle man in dem hart umkämpften Markt mit Kundennähe, Liefertreue und Innovation. Das Zauberwort sei Digitalisierung. Statt per E-Mail, die im Güterverkehr nach wie vor *das* zentrale Kommunikationsmittel sei, werde man Datensätze, die beim Kunden entstehen, mittels Digitalisierung bis zur Entladung der Fracht ohne Medienbruch begleiten. Das sei nicht nur effizienter, sondern helfe auch, Fehler zu vermeiden.

KURZ GEMELDET

AK ortet Handlungsbedarf bei älteren Arbeitslosen

Wien – Die Arbeiterkammer (AK) sieht angesichts der schwächeren Konjunktur arbeitsmarktpolitischen Handlungsbedarf. Für ältere arbeitslose Arbeitnehmer will sie eine „Chance 45“ nach der abgeschafften „Aktion 20.000“. Damit sollen für über 45-Jährige, die länger als zwei Jahre arbeitslos waren, zusätzliche Arbeitsplätze im gemeinnützigen Bereich etwa in Gemeinden geschaffen werden. Die Bezahlung soll nach Kollektivvertrag erfolgen. Die Mehrkosten würden sich bei 40.000 Plätzen auf rund 270 Mio. Euro pro Jahr belaufen. (APA)

Wachstum in der Eurozone stagniert

Berlin – Die Konjunktur in der Eurozone lahmte angesichts der Schwäche Deutschlands. Der Einkaufsmanagerindex für die Privatwirtschaft legte im Oktober um 0,1 auf 50,2 Punkte zu, wie das Institut IHS Markit mitteilte. Das Barometer blieb damit hauchdünn über der Marke von 50, ab der es Wachstum signalisiert. „Die Wirtschaft der Eurozone begann das vierte Quartal nahezu in Stagnation“, sagt Markt-Chefvolkswirt Chris Williamson. Die Daten signalisierten ein Miniwachstum von weniger als 0,1 Prozent im laufenden Quartal. (Reuters)

Gaißau-Hintersee hängt nach Konkurs in der Luft

Krispl/Hintersee – Das Salzburger Skigebiet Gaißau-Hintersee ist zum zweiten Mal insolvent: Am Landesgericht Salzburg ist ein Konkursverfahren über das Vermögen der mehrheitlich in chinesischem Besitz befindlichen Gaißauer Bergbahn GmbH eröffnet worden, teilten die Gläubigerverbände AKV und KSV1870 mit. Den Antrag hatten acht Grundeigentümer gestellt, weil das Unternehmen die Pacht nicht mehr zahlte. Laut KSV betragen die Schulden rund 1,8 Millionen Euro. Wie es weitergeht, ist offen. (APA)

GANZ KURZ

+++ **Abzocke** Die RTR warnt vor falschen Facebook-Freunden, die Opfer in eine Bezahlfalle locken.
+++ **Wasserkraft** Der Verbund ist im Rennen um Kraftwerke der EDP in der engeren Auswahl

Chance für Kleinflughäfen lebt

Richtig gemacht sind Airports laut Studie Geldbringer

Wien – Trotz der zunehmend lauter geführten Diskussion über den Beitrag des Verkehrs, auch des Luftverkehrs, zur Erderwärmung stehen selbst kleine Flughäfen nicht zwingend auf verlorenem Posten. Man müsse nur wissen, wie man es richtig angeht, heißt es in einer Studie von Höffinger Solutions, die dem STANDARD vorliegt.

„Es gibt Flughäfen abseits größerer Ballungsräume, die eine ausgesprochen gute Performance zeigen. Die sind für die zumeist öffentlichen Eigentümer Cash-Cows“, sagte Studienleiter Stefan Höffinger. Zu diesen gehörten die Airports in Salzburg, Memmingen, St. Gallen / Altenrhein, aber auch der Airport Laibach, bei dem der deutsche Flughafenbetreiber Fraport eingestiegen ist. Der wirtschaftliche Erfolg manifestierte sich nicht zuletzt in den Ausschüttungen, die von den Gesellschaften vorgenommen werden.

Bei anderen Flughäfen wie jenem in Klagenfurt zeigten sich

hingegen Versäumnisse auch und vor allem der Politik, die sich im Laufe des vergangenen Jahrzehnts aufgetürmt hätten. „Da blieb der öffentlichen Hand nur mehr der Verkauf an einen Investor zu einem sehr günstigen Preis“, sagte Höffinger.

Selbst für einen Flughafen wie Linz, der seit der Verlängerung des Railjet nach Schwechat zuletzt stark den Sog des Flughafens Wien zu spüren bekommen hat, sieht Höffinger eine Perspektive, durch Spezialisierung auf Fracht. Gerade im stark industrialisierten Oberösterreich seien gut funktionierende Cargo-Verbindungen in der Luft ein Asset.

Einen Fehler dürften vor allem kleinere Flughäfen nicht machen: ein Klon des jeweils anderen zu sein. Die Chance liege in der Spezialisierung – Innsbruck zum Beispiel auf Wintertourismus mit einer Paketlösung im Gepäck, wo Gäste vom Flughafen zur finalen Destination mittels Elektroauto gebracht werden. (stro)

Weniger Geld für Frauen in der Start-up-Branche

Firmen von Gründerinnen sind laut einer BCG-Analyse rentabler als jene von Männern

Wien – Von Biopastinaken bis Honigsenf: Im digitalen Bauernmarkt Markta können Kunden Produkte von Landwirten aus ganz Österreich kaufen – und sich bis vor die Haustür liefern lassen. Hinter dem Projekt steht die Steirerin Theresa Imre, die das Lebensmittel-Start-up vor gut einhalb Jahren ins Leben gerufen hat. Mit der Gründung zählt Imre zu den Ausnahmen in der Branche: Nur sechs Prozent der heimischen Jungunternehmen sind im Vorjahr ausschließlich von Frauen ins Leben gerufen worden. Bei Männern beträgt der Anteil laut Start-up-Monitor 71 Prozent.

Ein Grund für die niedrige Zahl an weiblichen Start-ups könnte sein, dass Unternehmen, die von Frauen gegründet oder mitgegründet wurden, deutlich weniger Kapital zur Verfügung gestellt bekommen. Zu diesem Schluss kam zumindest eine Erhebung, die kürzlich von den Unternehmensberatern Boston Consulting Group (BCG) veröffentlicht wurde.

Die niedrigere Finanzierungsquote ist durchaus erstaunlich: Immerhin erzielen Frauen-Start-ups für jeden US-Dollar, den sie erhalten, innerhalb von fünf Jahren mehr Einnahmen als männlich dominierte Jungunternehmen. Als Datengrundlage für die Analyse diente das US-Accelera-



Gründerinnen wie Theresa Imre sind eine Seltenheit.

Foto: HO/Zora

tor-Netzwerk MassChallenge, das Geburtshelfer für mehr als 1500 Start-ups war.

Die Analyse zeigte, dass Betriebe, die von Männern geführt werden über eine Zeitspanne von fünf Jahren mit 2,1 Mio. Dollar finanziert wurden, weiblich dominierte Start-ups lediglich mit 935.000 Dollar. Gleichzeitig haben Start-ups von Frauen für jeden investierten Dollar 78 Cents an Einnahmen generiert. Von Männern gegründete Start-ups erwirtschafteten weniger als die Hälfte dessen.

Die Ursachen für die geringeren Finanzspritzen sind laut der Studie vielfältig. Einige der Gründerinnen gaben an, dass Investoren ihnen bei sogenannten „Pitches“ – also bei der Vorstellung der Projekte – technisches Know-how absprachen. Investoren sagten wiederum, dass sich Männer oft besser verkaufen bzw. überverkaufen würden. Frauen würden hingegen konservativere Prognosen machen und häufig entsprechend weniger Geld einfordern. (lauf)