

Oberösterreichische Wirtschaft

Die Zeitung für Oberösterreichs Unternehmen · 68. Jahrgang



Nr. 15/16 · 11. April 2014

Ausweiten der Lkw-Maut kommt nicht in Frage

Verkehrswirtschaft wehrt sich gegen neue Raubzüge · Seiten 6 und 16



© Larresser

Schwarzmeer- Region im Fokus

Nach Georgien und in die Türkei führte in der Vorwoche eine Innovationsreise der OÖ. Technologie- und Marketinggesellschaft.

Seite 4/5

Welche Arbeit ist zumutbar?

26 Frauen war ein Job nicht einmal ein Vorstellungsgespräch wert. Die WKO verlangt bei Arbeitsverweigerung Sanktionen.

Seite 7

Neue Richtlinie für Verbraucherrechte

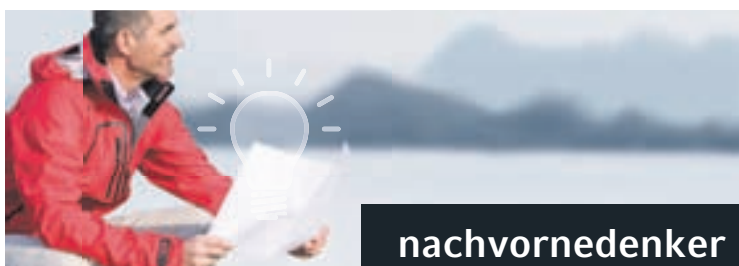
Die Richtlinie über Rechte der Verbraucher bringt neue rechtliche Rahmenbedingungen für Verträge mit Konsumenten.

Seite 20

Karriere
mit der
Fachakademie



Jetzt informieren!
05/7000 wifi.at/ooe



nachvordenker

www.ingenieurbueros.at



KAESER
KOMPRESSOREN

Top-Adressen für Druckluft

Linz - Wien - Graz - Innsbruck - Weiler

Druckluft-Hotline: 0810 900 345

www.kaeser.at

info.austria@kaeser.at

Oberösterreich

Geförderte Projekte in Technologiezentren

„2013 war im Hinblick auf die Projektförderungen eines der aktivsten Jahre des Technologiezentren-Fördervereins. Insgesamt haben wir im abgelaufenen Kalenderjahr 13 Projekte gefördert“, zeigt sich TZ-Fördervereinsobfrau WKOÖ-Vizepräsidentin Ulrike Rabmer-Koller sehr zufrieden mit der Bilanz des TZ-Fördervereins im Jahr 2013. Bei den 2013 geförderten Projekten zeigen sich klare Schwerpunkte: Energie-/Ressourceneffizienz, Informationstechnologie und Technikinitiativen für Jugendliche.

Auch die wirtschaftliche Situation der Technologiezentren hat sich weiter verbessert. Besonders erfreulich ist, dass sich einzelne Zentren – vor allem Grieskirchen und Ried – mit ihren F&E-Dienstleistungsaktivitäten sehr gut auf dem Markt behaupten. Die erfolgreiche Vereinsarbeit soll heuer mit folgenden Schwerpunkten fortgesetzt werden:

- ▶ Förderung von individuellen Technologiezentren-Projekten mit hohem Innovations- und Technologiegehalt
- ▶ Upgrading der F&E-Infrastruktur in den einzelnen Zentren
- ▶ Förderung von Weiterbildungsaktivitäten der TZ-Manager

„Wir unterstützen die Technologiezentren vor allem darin, ihre Funktion als regionale Innovatoren auszubauen und ihr technologieorientiertes Dienstleistungsangebot weiterzuentwickeln“, so Rabmer-Koller. Sie sieht das neue strategische Programm „Innovatives OÖ 2020“ als Chance für die Technologiezentren. Hier werden die Zentren die Möglichkeit haben, mit innovativen Ideen mitzuwirken.

Standortfeindliche Verkehrspolitik muss rasch korrigiert werden

„Hohe Abgabenbelastungen und übermäßig strenge Vorschriften behindern die Produktivität der Betriebe wesentlich“, fasst WKOÖ-Verkehrsspartenobmann Johannes Hödlmayr die Ergebnisse der aktuellen Konjunkturerhebung in der Verkehrswirtschaft zusammen.

Diese Fakten sind letztlich auch ein wesentlicher Grund dafür, dass der Wirtschaftsstandort Österreich in internationalen Rankings an Terrain verliert. In den letzten Monaten hat sich zwar die Nachfrageentwicklung leicht verbessert, die Geschäftslage und

der Beschäftigungsstand in der Branche haben sich weitgehend stabilisiert, aber die Preiserwartungen sind gestiegen.

„Dies ist auf Kostensteigerungen infolge der Erhöhung verkehrsspezifischer Steuern und Abgaben, vor allem der rund neunprozentigen Mauterhöhung per 1. Jänner zurückzuführen und lässt eine notwendige Weitergabe bis an die Konsumenten erwarten“, betont Hödlmayr, dass davor auch die Endverbraucher nicht verschont bleiben.



Hohe Abgaben, übermäßig strenge Vorschriften.

© Wodicka



© Mozart

„Den Vorstoß nach einer Ausdehnung des Road Pricings können wir nur als verspäteten Aprilscherz werten.“

Johannes Hödlmayr

Argument, diese Beschränkungen gelten für In- und Ausländer gleich, kann Hödlmayr nur bedingt gelten lassen, da Unternehmer bei Ausübung einer Transporttätigkeit von Österreich aus davon permanent betroffen sind, hingegen bei bloß gelegentlicher Durchfahrt aus dem Ausland eben nur fallweise.

Fahrleistung heimischer Betriebe geht zurück

Die Auswirkungen dieser Benachteiligung der heimischen Transportwirtschaft spiegeln sich darin wider, dass die Fahrleistungen auf den heimischen hochrangigen Straßen im letzten Jahr zwar geringfügig um etwas mehr als ein Prozent angestiegen sind, die Transporte durch heimische Betriebe aber um über fünf Prozent zurückgegangen sind. „Dass heimische Unternehmen durch wirtschaftsferne Rahmenbedingungen mehr und mehr aus dem Heimatmarkt gedrängt werden, kann nicht Ziel einer verantwortungsvollen Politik sein“, kritisiert Hödlmayr.

Ausdehnung des Road Pricings als Aprilscherz

Ganz und gar als verspäteten Aprilscherz wertet Spartenobmann Hödlmayr auch den realitätsfernen Vorstoß nach einer Ausdehnung des Road Pricings auf Bundes- und Landesstraßen. Abgesehen von der technischen Umsetzung und den damit verbundenen immensen Errichtungskosten werde die Transportwirtschaft, aber auch der Steuerzahler schon bisher über Gebühr zur Kasse gebeten, erteilt Hödlmayr weiteren finanziellen Belastungen eine klare Abfuhr.

Zudem behindern schon jetzt gesetzliche Fahrbeschränkungen die Transportwirtschaft enorm, ob dies die Immissionsschutzfahrverbote in Wien, Niederösterreich, Burgenland und der Steiermark sind, das Lkw-Nachfahrverbot auf der Inntalautobahn oder die unsinnige 60-km/h-Beschränkung in der Nacht. Das oft dazu ins Treffen geführte

Österreich



Eine Mautausweitung wäre fatal für den Zustellverkehr.

© WKÖ (3)

Klare Absage an eine flächendeckende Lkw-Maut

Eine flächendeckende Lkw-Maut wäre standortschädlich und ein hausgemachter Preistreiber.

Die Wirtschaft erteilt dem Vorstoß der Landesverkehrsreferenten, die Lkw-Maut auf alle Straßen auszuweiten, eine klare Absage. „Eine Dämpfung der Kaufkraft und hausgemachte Wettbewerbs-

„Die Initiative der Länder ist als weiterer Versuch zu werten, Budgetlöcher zu stopfen.“

WKÖ-Präsident Leitl

nachteile können und wollen wir uns nicht leisten. Wir brauchen sinnvolle Maßnahmen, um die heimischen Unternehmen und

den Wirtschaftsstandort in diesen konjunkturell nicht einfachen Zeiten zu unterstützen, statt mit einer Lkw-Maut auf allen Straßen weiter zu belasten. Die Initiative der Länder ist als weiterer Versuch zu werten, Budgetlöcher zu stopfen“, betont WKÖ-Präsident Christoph Leitl.

Schwerverkehr schon jetzt mit 6 Mrd. belastet

„Österreichische Unternehmen zahlen schon jetzt auf dem hochrangigen Straßennetz die höchsten Road-Pricing-Tarife in der EU. Schon jetzt trägt der heimische Schwerverkehr durch Steuern und Abgaben sowie fahrleistungsabhängige Maut Kosten von mehr als 6 Milliarden Euro pro Jahr“, meint der Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der WKÖ, Alexander Klacska. Während der Transitverkehr, der

ja hauptsächlich über Autobahnen und Schnellstraßen zieht, von einer flächendeckenden Maut kaum betroffen wäre, käme auf die heimischen Transportunternehmen eine massive Kostenbelastung zu. Und für Regionen mit schlechtem Anschluss an das hochrangige Straßennetz wäre dies eine weitere wirtschaftliche Schlechterstellung. Besonders belastet würde der regionale Zustellverkehr mit den Gütern des täglichen Lebens, gibt Klacska zu bedenken.

Mautausweitung verteuert Nahversorgung

„Die Nahversorgung in unserem Land erfolgt zu einem großen Teil über Bundes- bzw. Landesstraßen und nicht über das Autobahnnetz. Das bedeutet, die Nahversorgung der Konsumenten würde dadurch deutlich verteuert. Daher wendet sich der Handel massiv gegen eine

Mautausweitung“, warnt Bettina Lorentschitsch, Obfrau der Bundessparte Handel. „Eine flächendeckende Lkw-Maut ist ein wirtschaftsschädigender Ansatz, den nur die heimische Wirtschaft zu tragen hätte, der österreichische Konsument müsste im Endeffekt diese Rechnung begleichen“, so Sigi Menz, Obmann der WKÖ-Bundessparte Industrie.

Verpflichtende MÖSt.-Zweckbindung

Auch die Industrie lehnt diese kosten- und preistreibende Maßnahme ab und verweist auf eine Alternative, die keiner verwaltungsaufwendigen Technik und Überwachung bedarf: Eine verpflichtende Zweckbindung eines Teils der zuletzt erhöhten Mineralölsteuer und die Zuführung dieser Mittel an die Länder im Rahmen des Finanzausgleichs. ■