

„Journal“-Gespräch mit „Groupement des Transports“-Berater Romain Kribs

„Hoffen auf wirtschaftlichen Aufschwung“

Insbesondere für die etwa 400 einheimischen Transportunternehmen, wovon 260 im „Groupement Transports luxembourgeois“ zusammengeschlossen sind, führte die weltweite Finanzkrise zu erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Mit 10.000 Beschäftigten hat dieser Sektor keinen unwesentlichen Stellenwert in der nationalen Ökonomie. Grund genug für das „Journal“, sich mit dem seit acht Jahren im Dienst der Transportföderation stehenden Wirtschaftsberater Romain Kribs über deren aktuellen Probleme und Perspektiven zu unterhalten.

Keine langfristigen Garantien

L.J.: Herr Kribs, wie beurteilen Sie die aktuelle wirtschaftliche Lage und welche Konsequenzen haben sich daraus für die Transportunternehmen in Luxemburg ergeben?

Romain Kribs: Sehen Sie, der Warentransport bietet keine langfristigen Garantien. Er ist abhängig von seinem Auftraggeber, zum Beispiel der Industrie, den Autoherstellern oder -zulieferern. Da die Konjunktur so ernst wie lange schon nicht mehr ist und große Kunden wie Arcelor oder Goodyear zurzeit Absatzprobleme kennen, wirkt sich dies vor allem für Transportunternehmen, die einen limitierten Kundenbestand haben, dramatisch aus. Wohl kann diese Flaute mit kleinen Arbeiten im Betrieb überbrückt werden, doch langfristig ist das nicht möglich. Kurzarbeit ist dementsprechend ein Thema in unserem Sektor. Im ersten Konjunkturkomitee waren von unseren 9 Anträgen deren 5 gutgeheißen worden, im zweiten Komitee 4 von 33. Wir bedauern, dass der ganze Sektor nicht als krisengefährdet erklärt wurde.

L.J.: Sie sind also mit diesem Resultat nicht zufrieden?

R.K.: Nein. Wegen der angespannten Lage möchten wir aber dazu beitragen, dass es zu keinen Entlassungen kommt. In Kürze werden wir uns mit dem Arbeitsminister treffen und ihm bei dieser Gelegenheit unsere Pisten aufzeigen.

L.J. Konkret heißt das?

R.K.: Wir werden spezifische Bestimmungen für den Transportsektor im Bereich des „chômage partiel“ beantragen. Die temporäre Ausleihe von Arbeitskräften soll des Weiteren ein Thema sein. Schließlich vertreten wir die Meinung, dass die Referenzperiode für die Verrechnung der Überstunden für eine begrenzte Zeit von einem auf sechs Monate ausgedehnt werden müsste. Die Gewerk-



Steht seit acht Jahren im Dienst der Transportföderation: Wirtschaftsberater Romain Kribs

Photo: John

schaften haben darauf bisher eher zurückhaltend reagiert. Es muss aber gehandelt werden, denn unsere Branche hat schon ein schwieriges Jahr hinter sich, siehe hohe Treibstoffpreise, verschiedene EU-Direktiven oder erhöhte Straßengebühren. Ich möchte aber betonen, dass wir uns in dieser turbulenten Zeit nicht einer Polemik aussetzen möchten und konstruktiv an einer Lösung der Probleme mitarbeiten wollen.

L.J.: Allgemein wird für 2009 mit weniger wirtschaftlichem Wachstum gerechnet. Inwiefern beunruhigen Sie die Prognosen und welchen Impact kann die Wirtschaftskrise auf den Transportsektor haben?

R.K.: Wenn im Januar und Februar kein wirtschaftlicher Aufschwung kommt, dann entstehen dem Transportsektor enorme Sorgen. Wir hegen aber die Hoffnung auf neue Aufträge. Im unserem Bereich können Effekte, negative wie positive, sich sehr schnell bemerkbar machen.

L.J.: Sowohl auf europäischem wie auch auf nationalem Plan wird der Ausbau des Schienenverkehrs stark vorangetrieben. Geht diese Strategie nicht zu Lasten des Warentransports über die Straße?

R.K.: Es können nie überall Schienen verlegt werden. Wir sehen

die Ausweitung des Schienennetzes als eine Komplementarität des Warentransportes über die Straße an. Der so genannte „final dispatching“ kann nur von den Lastkraftwagen übernommen werden. Im Gegensatz zur Bahn ist der Straßentransport viel flexibler.

Höchste Flexibilität erfordert

L.J.: Durch ein steigendes Straßenverkehrsaufkommen drohen beim Waren- und Personentransport immer größere Zeit- und Energieverluste. Wie kann diese Entwicklung gebremst werden?

R.K.: Leider werden die Probleme auf unseren Straßen in der öffentlichen Meinung oft auf den hohen LKW-Verkehr begrenzt. Vergessen wird, dass der Lebensstil unserer Gesellschaft aber eine schnelle und pünktliche Warenlieferung verlangt. Wenn wir das ganze Jahr über gerne mit Erdbeeren verwöhnt werden, müssen die eben auch transportiert werden! Wir verlangen nicht unbedingt einen weiteren Ausbau des Straßennetzes, denn das führt unweigerlich zu zusätzlichem Verkehr. Die Warentransporte müssen eben noch flexibler organisiert und Leerfahrten verhindert werden. In verschiedenen europäischen Ländern (z.B. in Deutschland und in den Niederlanden) ist sogar geplant,

eine spezielle Gebühr während der Stoßzeiten zu erheben. Im Jahr 2014 sollen die Grenzen im Bereich der Kabotage aufgehoben werden; auch von dieser Maßnahme versprechen wir uns eine effizientere Organisation und dementsprechend weniger Leerfahrten.

L.J.: Regelmäßig müssen ausländische Lastkraftwagen und vereinzelt auch Busse wegen technischer Mängel auf unseren Autobahnen gebührenpflichtig verwarnt werden. Ist ein überhöhter Konkurrenzdruck schuld an diesem Zustand?

R.K.: Erlauben Sie mir zu unterstreichen, dass nur sehr wenige einheimische Transportunternehmen unangenehm auffallen. Dies ist auch das Resultat einer sehr strengen Kontrolle in Luxemburg. Alle sechs Monate müssen unsere Wagen zur technischen Untersuchung. Stärkere Kontrollen sind auch seitens der EU erwünscht. Wir haben damit kein Problem, sofern das Image unseres Sektors dadurch aufgewertet wird. Sicher spielt der Konkurrenzdruck eine Rolle. Im Endeffekt wird sich aber ein ausgewogenes Verhältnis Preis/Qualität durchsetzen.

L.J.: Herr Kribs, wir danken Ihnen für dieses interessante Gespräch.