

Power



^ i h ^ k î o
p q l m h

[Text] Axel Novak [Foto] Heinz S. Tesarek

Quer durch Südosteuropa baut die EU die Verkehrswege aus. In Zukunft soll hier der Handel mit Asien, dem Balkan und der Türkei blühen. Von einem Boom ist die Region aber noch weit entfernt. Ein Reisebericht

Das Grenzland zwischen dem reichen und dem armen Europa beginnt kurz hinter Wien. Sopron liegt nur 60 Kilometer hinter der österreichischen Hauptstadt in der nordwestlichsten Ecke Ungarns. Hunderte von Österreichern lassen sich hier täglich ihre Zähne günstig erneuern. Ebenso viele Ungarn arbeiten in Österreich und kaufen dort ein: Die Qualität sei dort besser, heißt es. Für Logistiker verbirgt sich hinter dem Städtchen mit dem verblichenen Charme der Donaumonarchie mehr. Kurz hinter der Stadt liegt der wichtigste Güterbahnhof auf der Eisenbahnstrecke, die München und Wien mit Belgrad, Bukarest und Thessaloniki verbindet. Textilien aus Mazedonien, Möbel aus Ungarn, Chemikalien aus der Türkei: Ein Strom von Waren gelangt über Sopron in die Türkei oder in die Zentren Westeuropas.



Zäher Verkehr:
An der griechischen Grenze warten Lkw-Fahrer auf ihre Einreise. Ihr Ziel: der Hafen von Thessaloniki



Region im Aufbruch

■ **Wirtschaftlich** liegen Serbien-Montenegro und Mazedonien, aber auch Rumänien, Bulgarien und die Ukraine brach. Die Arbeitslosigkeit bleibt hoch. Geld aus dem Ausland soll nun die Wirtschaft in Schwung bringen.

■ **Um die Infrastruktur** gezielt auszubauen, hat die Europäische Union planerische Verkehrskorridore durch den Balkan gelegt. Auf ihnen findet der Warenaustausch mit der Türkei, mit Asien und mit Nahost statt.

Wirtschaftsförderung durch Korridore: Die Reiseroute der LOGISTICS-Reporter führte von Wien bis nach Thessaloniki entlang der drei Korridore IV, VII und X, die von der EU gefördert werden. Mit Aufbauprogrammen und Geldern soll hier der Handel in Schwung kommen.

Der Bahnhof ist Drehscheibe für ein ungarisches Unternehmen mit dem sperrigen Titel Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (ROeEE). Das 130 Jahre alte Traditionsunternehmen steht exemplarisch für die Chancen, die im internationalen Eisenbahnverkehr stecken. Die ROeEE profitiert von der Grenzlage. Knapp 5,5 Millionen Tonnen Güter transportierte das Unternehmen im vergangenen Jahr, im internationalen Verkehr konnte es seine Leistung von 396 Millionen Kilometern, die eine Tonne Ware zurücklegte, auf 437 Millionen steigern. „Hier laufen Waggons aus Deutschland und Österreich ein, dann bilden wir die Züge für die Türkei oder Südosteuropa“, erklärt Disponent Laszlo Balla.

65 Züge rollen täglich ein, 1300 Güterwagen werden bewegt. Bisher jedoch gelangen nur zwei Prozent aller Waren zwischen der Türkei und Deutschland per Eisenbahn ans Ziel. Der Rest wird mit Lastwagen oder dem Schiff transportiert.

Und noch hakt es bei den Eisenbahnen allzu oft bei der Pünktlichkeit. Trotzdem: Die ROeEE floriert. In ihren Logistikzentren bietet sie Möbel- und Glasfirmen Dienstleistungen an. Die Löhne sind niedrig. 3500 Forint, also 15 Euro, erhalten die Arbeiter pro Tag, die in einer Lagerhalle Holzstücke sortieren. „Für Sopron ist das ein guter Lohn“, sagt der Hallenleiter.

Derart optimistisch blickt nicht jeder in die Zukunft, trotz des Ziels der Politiker in Brüssel, die Wirtschaft und den Handel hier wieder in Schwung zu bringen. So genannte Transportkorridore haben sie durch den Balkan gezogen, in denen sich wichtige Straßen, Flüsse und Schienen befinden. Diese Wege sollen nun wieder flott gemacht werden. Europa will wirtschaftlich näher an Asien und die Türkei heranrücken. Nach dem Krieg auf dem Balkan soll die kürzere, schnellere Route durch Ungarn, Serbien und Mazedonien die lange Reise über die See ersetzen.

ih



hen die Behörden die Kähne für einige Stunden auseinander, um Treibholz zu entfernen und wartenden Schiffen die Weiterfahrt zu ermöglichen. Zwar ist der Notbehelf inzwischen überflüssig; der dritte Neubau wurde im Oktober 2004 eingeweiht. Drei Jahre lang verbauten 700 Arbeiter und Ingenieure rund 4200 Tonnen Stahl, um die Kriegsschäden zu beheben. 22 Millionen Euro kostete es, die Fahrerinne von Kriegstrümmern zu befreien, weitere 45 Millionen Euro steckte die Europäische Agentur für Wiederaufbau in die Brücke. Doch die Übergangskräne stehen immer noch, und sie behindern den Handel. Einzige die Fischer freuen sich. Sie ziehen armlange Neunaugen, Karpfen und Barsche aus dem Fluss.

Hinter Novi Sad folgen wir dem Fahrzeugstrom nach Süden. Das Auto rüttelt über wacklige Betonplatten. Erst die Nationalstraße, die aus Kroatien kommt, ist wieder asphaltiert. Sie führt uns durch vom Krieg gezeichnetes Gebiet. Bretter und Drahtzäune sperren Ruinen ab. Tiefe Schlaglöcher ziehen sich durch die Straßen, die Hausfassaden bröckeln, Plastikplanen decken notdürftig Löcher in den Fenstern zu. An den Ampeln betteln Kinder, Jugendliche stürmen auf ausländische Autos in der Hoffnung zu, sie gegen Geld putzen zu dürfen. Je näher Belgrad rückt, desto stärker wird das Kratzen im Hals: Busse,



Aufbau Ost: Mit Geldern der EU erneuern Arbeiter die Autobahn in Serbien (u.). Die Einwohner Skopjes (o.) profitieren davon allerdings noch zu wenig



Bis vor zwei Jahren mussten die Mitarbeiter des Stahlwerks Pilze sammeln, um Einkünfte zu haben

Taxen und Lastwagen spucken schwarze, undurchsichtige Dieselschwaden aus. Zurück bleibt ein dünner, schmutziger Film, der sich auf die Haut legt. Es stinkt nach schlechtem Sprit und verbranntem Plastik. Erst im Stadtzentrum zeigt sich der Reichtum einer kleinen Oberschicht: Limousinen, Hummer-Fahrzeuge aus den USA, teure Restaurants.

Wir fahren einige Kilometer weiter südlich, nach Smederevo. Auch hier ist die Stimmung nicht gut. „Die Geschäfte laufen schlecht“, schimpft ein Händler auf dem Markt. Er bleibt,

wie seine Kollegen auch, auf seinen Plastikprodukten, Textilien, nachgemachten Turnschuhen und Werkzeugen sitzen. Die Kunden kommen nicht. Es fehlt an Geld. Wie im ganzen Land. Nur das Stahlwerk, der einzige Arbeitgeber in dieser Gegend, gibt Hoffnung. Bis vor zwei Jahren musste die Belegschaft Pilze sammeln, um überhaupt Einkünfte zu haben. Dann kaufte der Konzern U.S. Steel das heruntergewirtschaftete Werk und investierte kräftig. 2,4 Millionen Tonnen Stahl, Blech, Zinn und galvanisierte Erzeugnisse soll die Fabrik jährlich aussto- ih

Wirtschaft im Überblick: Drei Osteuropa-Staaten in Zahlen



INFRASTRUKTUR IM ÜBERBLICK
in Kilometer

	Ungarn	Serbien-Montenegro	Mazedonien
Schiene	7950	4380	920
Befestigte Strassen	156788	31029	10600
Wasserstrassen	848	587	0
Pipelines	1484	3570	388

Quellen: Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (2005-2006: Prognose)

Quellen: EU, CIA



Beginnender Aufschwung: In Belgrad (li.) zeigt eine kleine Elite etwas ihres Reichtums. In Serbien-Montenegro, kurz hinter der Grenze zu Ungarn, liefert ein Lkw-Fahrer Autos aus (o.)

263 Millionen Euro hat die EU in Mazedonien investiert. Doch vorerst bleibt es nur ein Transitland

ßen, wenn sie vollständig saniert ist. In der Stadt hofft man, dass sich dann neue Firmen rund um das Stahlwerk ansiedeln. Für ausländische Geldgeber sind neben der zentralen Lage und dem hohen Bildungsniveau der Serben auch die niedrigen Gehälter attraktiv: Zwei Euro Stundenlohn erhalten die Stahlarbeiter. Hinzu kommt eine monatliche Prämie. Knapp 19 Euro betrug sie, als sie das erste Mal im März 2005 ausbezahlt wurde.

Wir verlassen den Flusslauf und biegen zur Autobahn ab, dem legendären Autoput. Seit den sechziger Jahren zieht sich die Straße der Brüderlichkeit und Einheit, wie Jugoslawiens Staatsgründer Josip Tito die Strecke nannte, über rund 1200 Kilometer durch Serbien und Mazedonien bis nach Griechenland. Wie die Donau ernährt auch der Autoput seine Anrainer. An allen Abfahrten warten Obst- und Gemüschändler auf Touristen, die aus dem Süden in ihre Heimat nach Deutschland oder Österreich reisen. Auch ein Ikonenmaler bietet seine Werke an. Er können nicht klagen, sagt er. Das Geschäft laufe so gut, dass sein Vater beim Malen helfen müsse.

Mazedonien empfängt uns martialisch. Ein Plakat an der Grenzstation zeigt ein durchgestrichenes Gewehr: automatische Waffen verboten. Ein zweites Schild klärt darüber auf, dass das Land keine Korruption dulde. Das Tal öffnet sich, bald wird die Straße zur frisch geteerten Autobahn. Erst im Juli weihten Politiker aus Skopje und Brüssel einen Autobahn-

abschnitt ein. 263 Millionen Euro hat die EU-Aufbauagentur in Mazedonien investiert. An allen Brücken und Abfahrten zeugen Schautafeln von europäischen Projekten. Wir zahlen die knapp drei Euro Mautgebühr für die restlichen paar Kilometer bis Skopje.

Zum Transportkorridor mit nennenswertem Aufkommen wurde die Strecke erst vor zweihundert Jahren. Endlose Karawanen zogen aus dem Nahen Osten nach Westeuropa. Die Baumwolle für die Stofffabrikanten in Frankreich machte die Strecke über Skopje zur „weißen Straße“. Heute ist Mazedonien ein Transitland. Zwar haben sich viele Textilunternehmen niedergelassen, die von den niedrig Löhnen profitieren – knapp 150 Euro verdient ein Arbeiter. Doch unablässig donnern die schweren Lastwagen über die Autobahn an Skopje vorbei. Griechenland ist nur ein Katzensprung, die Strecke nach Ungarn und Österreich hingegen noch zu lang, um in Mazedonien zu rasten. Auf dem Weg der Waren zwischen Nord und Süd ist die Straße immer wichtiger geworden. Eine brachliegende Schifffahrt, marode Eisenbahnen, niedrige Löhne und billiger Sprit: Der Transport auf der Straße ist theoretisch unkompliziert und günstig.

In der Praxis aber ist auch die Fahrt über die Autobahnen tückisch. Kurz vor der griechischen Grenze geraten wir in eine Geschwindigkeitskontrolle. Wir seien zu schnell gefahren, erklärt uns ein Polizist und zeigt als Beweis eine Laserpistole.



Erfolgsgeschichte: Der Hafen der griechischen Stadt Thessaloniki ist bereits jetzt eine wichtige Brücke zu den Märkten in Asien und Arabien. Fast 16 Millionen Tonnen Güter wurden hier 2004 umgeschlagen.



Entweder, wir lassen ihm unsere Pässe, zahlen am Polizeiposten zwanzig Kilometer weiter eine Strafe in Höhe von umgerechnet 50 Euro und erhalten dann bei ihm die Pässe zurück. Oder wir zahlen die Strafe bei ihm. Nur dürfe er leider keine Quittungen erstellen. Wir beraten, als ihm sein Kollege etwas zuruft. Wir seien Journalisten? Er reicht uns die Pässe und wünscht eine gute Reise. Es sei nicht so gemeint gewesen.

An der Grenze stauen sich zahlreiche Kleinbusse und Autos. Passagiere und Urlauber steigen aus, Lastwagen warten auf ihre Abfertigung. Für uns wird die Ausreise aus Mazedonien zur Reise in die Zukunft. Denn der Aufschwung, den ein EU-Beitritt für Mazedonien und Serbien möglich machen könnte, ist in Nordgriechenland bereits sichtbar. Baustellen säumen den Weg links und rechts der Autobahn. Das Land investiert in seine Infrastruktur: 18 Milliarden Euro Strukturhilfe fließen bis 2008 aus Brüssel dazu.

Nach anderthalb Stunden Fahrt erreichen wir Thessaloniki, mit einer Million Einwohner das bedeutendste Wirtschaftszentrum im Norden Griechenlands. Von weitem leuchten Containerterminals und Kräne am Hafen. Er ist die Pforte, durch die Europas Warenströme nach Asien und Arabien fließen. Fast 16 Millionen Tonnen Güter wurden hier im vergangenen Jahr umgeschlagen. 3.500 Schiffe legten an und brachten 210.000 Passagiere und 336.000 Container über See zum Ziel. Eine beeindruckende Bilanz. Bislang aber ist nur das Ende dieses Handelskorridors eine Erfolgsgeschichte. h ■

Im Reich des Netzwerks

Schenker ist in Südosteuropa stark verwurzelt. Seit Ende des 19. Jahrhunderts weitet das Unternehmen sein Netzwerk stetig aus.

■ **Traditionsgeschäft:** Wien war der Brückenkopf für Gottfried Schenker. Hier gründete er am 1. Juli 1872 mit zwei Geschäftspartnern die Spedition Schenker & Co. Und von hier aus eroberte der geschäftstüchtige Spediteur die Märkte inner- und außerhalb der österreich-ungarischen Monarchie. In rascher Folge gründete er Niederlassungen in Budapest, Triest, Prag, Belgrad, Sofia, Saloniki und Konstantinopel.

■ **Hauptquartier Wien:** Die Schenker Landesgesellschaft in Österreich ist heute für die Region und damit die Landesgesellschaften Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Griechenland, Serbien-Montenegro, Kroatien, Mazedonien, Rumänien, Slowakische Republik, Slowenien, Tschechische Republik, Türkei und Ungarn verantwortlich. 2004 erwirtschafteten 1.600 Mitarbeiter in diesen Ländern einen Jahresumsatz von mehr als 276 Millionen Euro.

■ **Niederlassungen:** In Ungarn befindet sich die größte Landesgesellschaft der Region. Das Unternehmen beschäftigt 340 Mitarbeiter in acht Geschäftsstellen, darunter einem hochmodernen Logistikzentrum in Budapest. Im Nachbarland Rumänien sorgen 93 Mitarbeiter in acht Geschäftsstellen für den gewohnten Full-Service von Schenker. In Mazedoniens Hauptstadt Skopje ist Schenker Spedition Dooe mit 15 Mitarbeitern, in Serbiens Hauptstadt Belgrad SCHENKER d.o.o. mit 19 Mitarbeitern vertreten.

■ **Führungsposition:** Durch verstärkte Investitionen, die Ausweitung der Zusammenarbeit mit den westeuropäischen sowie den Übersee-Organisationen, durch ständige strukturelle Verbesserungen und Neuentwicklung von Logistikprodukten, gehört Schenker auf dem Balkan zu den führenden Anbietern von hochwertigen Transport- und Logistikleistungen.