

Auswirkungen des Beitritts Österreichs zur Europäischen Union auf die Kosten der Milchverarbeitung

Arthur Schneider

1. Einleitung und Problemstellung

Der folgende Text beinhaltet die Zusammenfassung der wesentlichsten Eckpunkte einer Bakkalaureatsarbeit, die unter Univ.-Prof. Mag. Dr. Wilfried Schönböck am Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung, Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der Technischen Universität Wien, erstellt wurde. Es werden die Auswirkungen des in den vergangenen Jahren stattgefundenen Prozesses der Konzentration in der österreichischen Molkereiwirtschaft dargestellt, wobei der Fokus der Betrachtungen auf den Entwicklungen in der Milchtransportlogistik liegt.

Über viele Jahre hinweg war die österreichische Molkereiwirtschaft geprägt von einem System aus Marktordnungsgesetzen, das starre Strukturen fest schrieb und Innovationen nur schwer zuließ. Durch politische Vorgaben wurde in den 90-iger Jahren des vorigen Jahrhunderts eine Entwicklung in Richtung Europäische Union angestoßen, die eine Neuausrichtung der Molkereiwirtschaft bewirkte und eine Anpassung an marktwirtschaftliche Grundsätze mit sich brachte. Für die Molkereiwirtschaft bedeutete dies ein Beenden der lange praktizierten Mengen- und Preisausgleichssysteme.

Insbesondere das Jahr 1995 war für die österreichi-

sche Landwirtschaft durch die durch den EU-Beitritt ausgelösten Änderungen im Agrarsystem geprägt. Die agrarischen Erzeugerpreise sanken 1995 durchschnittlich um rund 18 %. Mit dem stärksten Preis einbruch war der Milchbereich mit etwa einem Drittel konfrontiert. (BMLFUW, 2003, S. 41 f.).

Im Jahr 2004 lagen die Umsätze der Milchverarbeiter bei ca. 1,74 Milliarden Euro und im Jahr 2003 bei 1,75 Milliarden Euro. Gab es 1994 noch 117 Unternehmen mit 160 Betriebsstätten, so reduzierte sich diese Zahl für das Jahr 2004 auf 96 Unternehmen mit 109 Betriebsstätten. Die zehn größten Unternehmen der Milchbranche hielten 2004 einen österreichweiten Umsatzanteil von ca. 85 Prozent (Vereinigung Österreichischer Milchverarbeiter, 2005, ohne S.).

Charakteristisch für den österreichischen Molkereibereich sind die im Vergleich zu den maßgeblichen europäischen Konkurrenten (Deutschland, Italien, Frankreich) klein strukturierten Unternehmen. Das prägende Element in der österreichischen Milchwirtschaft ist seit EU-Beitritt der fortwährende Rationalisierungsdruck auf die milchverarbeitenden Betriebe, der sich in ständig sinkenden Beschäftigungszahlen und Schließungen von Verarbeitungsstätten niederschlägt. Diese Entwicklung geschieht allerdings im Gleichklang mit den übrigen EU-Ländern, die sich genau so wie Österreich einem harten Wettbewerb am europäischen Markt stellen.

Tab. 1: Größe der Molkereibetriebe

Die 10 größten Molkereien Verarbeitungsmenge in Mio. kg/Jahr					
Österreich		Deutschland		Europäische Union	
Berglandmilch	885	Nordmilch	4.370	Arla (DK/SE/UK)	7.200
NÖM	319	Humana	2.175	Groupe Lactails (FR/B)	5.500
Gmundner Molkerei	215	Hochwald/Starmilch	1.800	Friesland Coberco (NL/DE)	5.200
Tirol Milch	203	Molkerei Müller	1.717	Campina (NL/DE/BE/PL)	5.200
Alpenmilch Salzburg	157	Campina	1.400	Nordmilch (DE/UK)	4.370
Landfrisch Molkerei	145	Omira	853	Bongrain/CLE (FR/BE/DE)	3.300
Obersteir. Molkerei	127	MUH	842	Nestle (CH)	2.350
Pinzgauer Molkerei	106	Molkerei Ammerland	641	Sodiaal (FR)	2.300
Kärntner Milch	79	Allgäuland	588	Dairy Crest (UK)	2.100
Ennstal Milch	65	BMI	582	Humana	2.175

Quelle: Deutscher Bauernverband (DBV) - Stand 9/2004 für D, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasser (BMLFUW), Stand 2002 für A und European Dairy Association (EDA), Stand 2004

2. Analyse der Milcherfassung

2.1 Eckdaten zur Milcherfassung

In der Regel wird die Durchführung der Milcherfassung als eigenständiger Bereich, entweder als eigene organisatorische Einheit im Molkereibetrieb oder als zugekaufte Leistung von spezialisierten Transportunternehmen, innerhalb der Beschaffung organisiert. Für Molkereien gibt es besondere branchenspezifische Bedingungen hinsichtlich der Bedeutung der Rohstoffbasis. Der Wert des Rohstoffes Milch dominiert als Bestandteil für die Erzeugung der unterschiedlichsten Produkte bei weitem mengen- und wertmäßig, was bedeutet, dass die Molkereiwirtschaft sehr rohstoffkostenintensiv ist. Der Rohstoff Milch entsteht permanent und kann nur zu einem geringen Teil einer nachhaltigen Steuerung unterzogen werden, muss aber andererseits aufgrund der raschen Verderblichkeit des Rohstoffes sofort der Verarbeitung zugeführt werden. Eine bedarfsgerechte Erschließung des Rohstoffes ist daher nicht möglich, was zu einer Rohstoffbegrenztheit führt. Die Milchproduktion verteilt sich aufgrund der Erzeugungsbedingungen über das gesamte Erfassungsgebiet in unterschiedlicher Dichte und in kleinen Einheiten. Das bedeutet für die Milchverarbeitung, auch wieder wegen der begrenzten Haltbarkeit der Milch, einen sehr hohen Rohstoffbeschaffungsaufwand der sich in großer Transportintensität niederschlägt (Stöckl et al., 1987, S. 1).

Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf Untersuchungen, die an der Professur für Betriebswirtschaftslehre der Milch- und Ernährungsindustrie, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften der Technischen Universität München erstellt wurden

und geben einen Eindruck über die Entwicklung der Milchanfuhr in Österreich, Deutschland und Bayern für den Zeitraum von 1998 bis 2003 wieder.

In Deutschland (Tab. 2) waren für die Bewältigung der Milcherfassung im Jahr 2003 insgesamt ca. 1760 Milchsammelwagen im Einsatz, was einer Verringerung um ca. 17,49 % gegenüber 1998 gleichkommt.

In Österreich waren 2003 ca. 300 Milchsammelwagen und 200 Anhänger im Einsatz. Gegenüber 1998 ergab dies ein Minus von 7,41 % bei den Sammelwagen und ein Plus von 30,72 % bei den Anhängern. Dies drückt sich auch deutlich im Verhältnis Sammelwagen zu Anhänger aus. In Deutschland wurden 76,8 Prozent der Milcherfassungsfahrzeuge im Jahr 2003 von gewerblichen Transportunternehmen zum Einsatz gebracht, bei betriebsfremden Anhängern belief sich der Anteil auf 77,3 Prozent. In Österreich wurden 85 Prozent der Fahrzeuge im Untersuchungsjahr 2003 nicht von den Molkereien selbst betrieben.

Die durchschnittliche Erfassungs- und Transportleistung je Milchsammelwagen im Jahr 2003 (Tab. 3) betrug für Deutschland 18,3 Mio. kg. Das entspricht einer Steigerung von 1998 bis 2003 um 4,2 Mio. kg pro Jahr. Regional waren aber große Unterschiede zu verzeichnen. In Österreich wurden nur 10,4 Mio. kg/Jahr erreicht, im benachbarten Bayern 12,4 Mio. kg/Jahr und in den begünstigten Regionen Norddeutschlands 27,6 Mio. kg/Jahr.

Als interessante Indikatoren für mengenmäßige und strukturelle Verschiebungen auf Erzeuger- und Verarbeiterebene können die relativen Kilometer- und Zeitverbräuche betrachtet werden.

Tab. 2: Milchsammelwagen und Anhänger 1998 u. 2003

Land \ Jahr	Anzahl Milchsammelwagen			Anzahl Anhänger			Verhältnis Sammelwagen/Anhänger		
	1998	2003	+/- in %	1998	2003	+/- in %	1998	2003	+/- in %
Deutschland	2133	1760	- 17,49	1320	1320	+/- 0	0,62	0,75	+ 20,97
Österreich	324	300	- 7,41	153	200	+ 30,72	0,47	0,67	+ 42,55

Quelle: eigene Darstellung aus Weindlmaier et al., 1999, S. 879 und Weindlmaier et al., 2005, S. 405

Tab. 3: Einsatzzeit und Erfassungsleistung 1998 u. 2003

Land \ Jahr	Anzahl der untersuchten Milchsammelwagen			Ø Einsatzzeit je Sammelwagen in h /Tag			Ø Erfassungsleistung je Sammelwagen in Mio. kg/Jahr		
	1998	2003	+/- in %	1998	2003	+/- in %	1998	2003	+/- in %
Deutschland	1219	1072	-	12,7	15,2	+ 19,69	14,1	18,3	+ 29,79
Bayern	486	446	-	9,9	10,7	+ 8,08	10,1	12,4	+ 22,77
Österreich	234	200	-	11,4	13,4	+ 17,54	8,2	10,4	+ 26,83

Quelle: eigene Darstellung aus Weindlmaier et al., 1999, S. 880 und Weindlmaier et al., 2005, S. 407

Tab. 4: Relativer Fahrstrecken- und Zeitverbrauch 1998 u. 2003

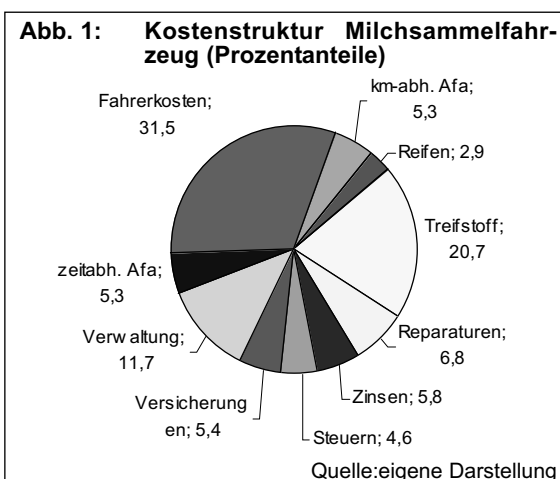
Land \ Jahr	Anzahl der untersuchten Milchsammelwagen			Fahrstrecke km/t Milch			Zeitverbrauch min/t Milch		
	1998	2003	+/- in %	1998	2003	+/- in %	1998	2003	+/- in %
Deutschland	1131	938	-	7,09	7,71	+ 8,74	19,80	18,23	- 7,93
Bayern	479	382	-	6,96	6,73	- 3,30	21,54	19,11	- 11,28
Österreich	234	174	-	7,65	11,05	+ 44,44	30,54	27,99	- 8,35

Quelle:eigene Darstellung aus Weindlmaier et al., 1999, S. 882 und Weindlmaier et al., 2005, S. 4087

Für Deutschland wurde im Jahr 2003 ein durchschnittlicher Fahrstreckenaufwand von 7,71 km pro Tonne Milch ermittelt, für Österreich lag dieser Wert bei 11,05 km pro Tonne. Der durchschnittliche Zeitverbrauch pro Tonne betrug in Deutschland 18,23 min und in Österreich 27,99 min (Tab. 4).

2.2 Fahrzeugkostenrechnung

Im Wesentlichen kann man die Fahrzeugkostenrechnung als eine Kostenartenrechnung behandeln, die über drei Bereiche die spezifischen Fahrzeugkosten ermittelt. Diese drei Kostenarten sind kilometerabhängige, zeitabhängige und auftragsabhängige Kosten. Den weitaus größten Kostenbestandteil bilden die Fahrerlohnkosten mit ca. 30 %. Die Position der Treibstoffkosten ist einerseits bestimmt durch den vom Markt vorgegebenen Einkaufspreis und andererseits durch den spezifischen Verbrauch des Fahrzeuges. Der Bereich der Verwaltungskosten setzt sich aus dem gesamten Spektrum der notwendigen Organisationsschicht im Unternehmen dar und beinhaltet sämtliche nicht einem spezifischen Fahrzeug zuordenbare Kosten.



Ein interessanter Aspekt bei der Betrachtung der Kostenaufgliederung ist auch die Position der Kraftfahrzeugsteuer. In Deutschland, das gerne bei KFZ-Kostenvergleichen mit Österreich herangezogen

wird, wird für Fahrzeuge, die dem Landwirtschaftsbereich zugerechnet werden, keine Kraftfahrzeugsteuer eingehoben. Zu diesen landwirtschaftlichen Fahrzeugen zählt in Deutschland auch der Milchsammelwagen. In Österreich unterliegt dieser der vollen gesetzlichen Besteuerung in Höhe von 3.300 € pro Jahr für einen LKW-Zug, was einen politisch vorgegebenen strukturellen Nachteil bedeutet.

2.3 Lohnkosten Werkverkehr und Gewerblicher Verkehr

Für die Entlohnung (Tab. 5) der Fahrer von Milchsammelwagen gilt im Werkverkehr der „Kollektivvertrag für Arbeiter in Molkereien“. Im KV der Molkereien sind Milchsammelwagenfahrer als eigene Lohngruppe ausgewiesen; „Chauffeure, Facharbeiter im 1. Halbjahr nach der Auslehre, Heizer während der Anlernzeit“. (Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft et al., 2003, S 5 f.).

Im Gegensatz dazu kennt der KV-Güterbeförderungsgewerbe naturgemäß den Begriff des Milchsammelwagenfahrers nicht. Der Monatslohnanspruch wird über die Art der gelenkten Fahrzeugkombination (Solo, Hänger- oder Sattelzug) und einer allfälligen Zusatzausbildung (Berufskraftfahrer mit Lehrabschlussprüfung, Lenkerausbildung nach Gefahrgutbeförderungsgesetz) geregelt.

3. Schlussfolgerungen

3.1 Entwicklungen im Milcherfassungsvorgang

Die durchschnittliche tägliche und jährliche Anlieferung eines Molkereiunternehmens leitet sich im Wesentlichen von der Anzahl der Milchlieferanten und deren regelmäßigen Anlieferungsmengen ab. Österreich ist charakterisiert durch eine die kleinbäuerlich strukturierte Milcherzeugung. So lag die durchschnittliche Milchanlieferung eines Produzenten in Deutschland bei 674 kg/Tag im Jahr 2003 wohingegen in Österreich nur 135 kg/Tag an die Molkereiunternehmen geliefert wurden. Selbst in Bayern lag die tägliche Durchschnittsanlieferung bei

Tab. 5: Unterschiede in den Kollektivverträgen

Vergleich Kollektivverträge		
	KV-Güterbeförderung	KV-Molkerei
Arbeitszeit	40 Stunden	38,5 Stunden
Grundlohn (Berufskraftfahrer /Hänger)	1.204,08 €	1.608,76 €
Diensalterszulage nach 3 Jahren	---	75,87 €
Diensalterszulage nach 6 Jahren	27,68 €	92,43 €
Tagesgeld (€ max. je Tag)	25,00 €	20,78 €
Einnahme des Mittagessens außerhalb des Betriebes (€ je Tag)	---	12,05 €
Zulage Milchsammeltankwagenfahrer	---	+ 10 %
Teilungsfaktor Normalstunde	1/173	1/167
Teilungsfaktor für sonst. Stunden	1/173	1/154

Quelle:eigene Darstellung

389 kg, wobei von einem Molkereiunternehmen im Durchschnitt etwa 2800 Milchlieferanten betreut wurden. Verfolgt man die Entwicklung des Zeitraums 1998 - 2003, so ist festzustellen, dass die Tendenz bei den einzelnen Kennzahlen einen ähnlichen Verlauf nimmt, unabhängig von den unterschiedlichen Ausgangssituationen in Deutschland, Bayern und Österreich. Die Anzahl der Lieferanten je Molkerei nahm im Durchschnitt ab, hingegen blieb diese in Bayern und Österreich konstant. Dies ist auf eine erhebliche Steigerung der Anlieferungsmenge (+ 55%) bei den einzelnen milchproduzierenden Betrieben zurückzuführen und auf eine Strukturbereinigung bei Erzeugern und Verarbeitern. Diese Entwicklung erfolgte in Österreich allerdings auf einem deutlich niedrigeren Niveau.

Aufgrund des Strukturwandels wird die Durchschnittsanlieferung des einzelnen Lieferanten ständig weiter ansteigen. Zu erwarten ist, dass die Verlagerung der Milchproduktion in bevorzugte Gebiete weiter voranschreitet, was für weniger wettbewerbsfähige Regionen eine Ausdünnung des Milchaufkommens und damit aber auch eine Verlängerung der Transportstrecken bewirken wird.

Der verstärkte Einsatz von Fremdfahrzeugen ist sicherlich der Tatsache zuzuschreiben, dass Transportunternehmen in der Regel die Milcherfassung kostengünstiger durchführen können, wobei von diesen auch verstärkt Anhänger zum Einsatz gebracht werden, in Österreich auch bedingt durch Stilllegungen von Betriebsstätten und dadurch länger werdende Wegstrecken.

Die Ausweitung des täglichen Erfassungszeitraumes und Verlängerung der durchschnittlichen Einsatzzeiten der Milcherfassungsfahrzeuge entspricht dem ökonomischen Zwang, die kapitalintensiven Spezi-

alfahrzeuge möglichst gut auszulasten. So geht die Tendenz einer Reihe von Unternehmen in die Richtung, den für die Milcherfassung zur Verfügung stehenden Zeitraum auf 24 Stunden auszudehnen. In den neuen deutschen Bundesländern praktizierten 2003 bereits 58 Prozent diese Art der Erfassung, vereinzelt in Bayern und in sehr begrenztem Umfang auch in Österreich. Allerdings stehen hier topografische und klimatische Schwierigkeiten einem intensiveren Einsatz der Rund-um-die-Uhr-Erfassung entgegen.

Betrachtet man die Entwicklung des relativen Fahrstreckenaufwandes im Zeitablauf so ist in Deutschland ein geringer, aber konstanter Anstieg festzustellen. Die tägliche Einsatzzeit der Fahrzeuge verzeichnete ebenfalls einen konstanten Anstieg auf nunmehr rund 15 h pro Einsatztag. Diese Leistungssteigerung zeigte sich in der Entwicklung des Zeitverbrauches pro Tonne Milch, der von 26 min/t im Jahr 1998 auf 18,2 min/t im Jahr 2003 zurückging. Betrachtet man die ermittelten Zahlen für Österreich, so fällt der starke Anstieg der relativen Erfassungsstrecke um 44,44 Prozent auf, aber auch der Rückgang der relativen Erfassungszeit um 8,35 Prozent. Diese Beziehung resultiert aus der Vermehrung der Hofabholungen bei gleichzeitiger Steigerung der jeweiligen Abholmengen, so dass es trotzdem zu einer deutlichen Senkung des relativen Zeitverbrauches kommt.

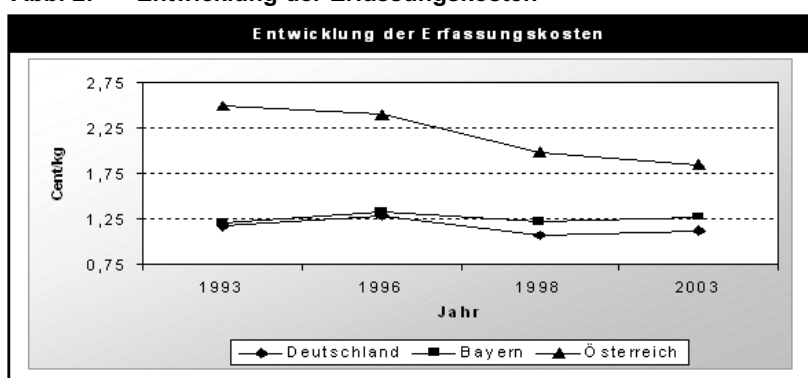
In Deutschland gelang es im Zeitraum von 1998 bis 2003 nicht einen Kostenanstieg im Bereich der Milcherfassung zu vermeiden, trotz Rationalisierungsmaßnahmen und Auslastungssteigerungen beim eingesetzten Fuhrpark. So stiegen die Erfassungskosten auf 1,13 ct/kg erfasster Milch an (Tab. 6, Abb. 2).

Die Ursachen für den Kostenanstieg waren in Deutschland neben der allgemeinen Teuerung vor

Tab. 6: Erfassungskosten in den Jahren 1993 bis. 2003

Land \ Jahr	Erfassungskosten Cent/kg				Differenz 1993 - 2003
	1993	1996	1998	2003	+/- in %
Deutschland	1,18	1,29	1,07	1,13	- 4,24
Bayern	1,21	1,32	1,23	1,28	+ 5,79
Österreich	2,50	2,40	1,99	1,85	- 26,00

Quelle :eigene Darstellung aus Weindlmaier et al., 1997, S. 20 und Weindlmaier et al., 1999, S. 882, Weindlmaier et al., 2005, S. 470

Abb. 2: Entwicklung der Erfassungskosten


Quelle :eigene Darstellung aus Weindlmaier et al., 1997, S. 20 und Weindlmaier et al., 1999, S. 882, Weindlmaier et al., 2005, S. 470

allem bei den durch die Ökosteuern verursachten höheren Treibstoffkosten zu suchen. Die positiven Entwicklungen bezüglich Fuhrparkgröße und verbesserter Fahrzeugauslastung reichten offensichtlich nicht aus, um die infolge der größeren Fahrstrecke und höheren Treibstoffpreise verursachten Mehrbelastungen auszugleichen.

In Österreich fielen im Jahr 2003 Erfassungskosten von 1,85 ct/kg an, dies entsprach einem Rückgang von ca. 26 Prozent gegenüber 1993. In Österreich führten die vorgenommenen Rationalisierungsmaßnahmen und Effizienzsteigerungen bei der Organisation zu einem beachtlichen Rückgang der Erfassungskosten trotz teilweise erheblicher Fahrstreckenverlängerungen. So lagen die Erfassungskosten 1998 noch um 86 Prozent über den durchschnittlichen Anfuhrkosten in Deutschland, im Jahr 2003 betrug der Unterschied nur noch 64 Prozent.

Auf folgende Maßnahmen lässt sich dieser Rationalisierungserfolg zurückführen:

- Reduzierung der Erfassungsfahrz. bei gleich bleibender Milchmenge mit Trend zu Fremdfuhrpark;
- Vergrößerung der täglichen Einsatzzeit der Erfassungsfahrzeuge;
- Erhöhung des Anteils der zweitägigen Milchabholung;

- Erhöhung der Kapazitäten und Übernahmsleistungen der Fahrzeuge;

Die getroffenen Maßnahmen in den österreichischen Betrieben führten dazu, dass die österreichische Molkereiwirtschaft kostenmäßig (v.a. gegenüber Deutschland) aufholen konnte und Szenarien einer völligen Zerschlagung der österreichischen Milchwirtschaft, wie sie im Vorfeld des EU-Beitritts prognostiziert wurden, nicht eintraten. Als wesentliches Manko wird jedoch weiterhin die ungünstige Topografie und Kleinstrukturiertheit der österreichischen Milch- und Molkereiwirtschaft bestehen bleiben.

3.2 Kollektivverträge

Die Unterschiede in den Rahmenbedingungen zwischen den beiden Kollektivverträgen

gen, Güterbeförderung und Molkerei, sind erheblich und mittlerweile ein wesentliches Argument für die Auslagerung des molkereieigenen Fuhrparks an ein Transportunternehmen. Die Ursache für diese gravierenden Lohnunterschiede für vergleichbare Tätigkeiten, liegt in der Zeit als in Österreich der Milchwirtschaftsfonds bestimmend für die Preisgestaltung der Produkte am Markt war. Durch die paritätisch aus Vertretern der Landwirtschaft, Molkereiwirtschaft, Gewerkschaft und Arbeiterkammer zusammengesetzten Gremien des Milchwirtschaftsfonds, konnten Lohnerhöhungen der Molkereiarbeiter auch wieder im Preis, den der Konsument zu zahlen hatte, relativ leicht eingebaut werden. Die entsprechenden Soll-Kostensätze der Milchwirtschaftsfondskalkulationen für die Milcherfassung wurden korrigiert und an die neuen Gegebenheiten angepasst.

4. Empfehlungen

4.1 Einsparungsmöglichkeiten im Milcherfassungsvorgang

Wo durch Umstellung auf zweitägige Abholung keine Haltestellenveränderung erforderlich ist, führt die Umstellung der Erfassung zu einer Halbierung der Haltestellen und damit zu Kosteneinsparungen

Tab. 7: Kosteneinsparmöglichkeiten

Kosteneinsparmöglichkeiten in der Milcherfassung		
Übergang auf 2-Schichtfassung	<ul style="list-style-type: none"> Kosteneinsparung 	5 %
Übergang auf 2-tägige Erfassung	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitszeiteinsparung 	30 %
	<ul style="list-style-type: none"> Fahrstreckenreduzierung 	25 - 30 %
	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des Fuhrparks 	30 %

Quelle :eigene Darstellung aus Weindlmaier et al., 1997, S. 22

4.3 Ausflaggen und Kabotage

Unter Ausflaggen versteht man den Vorgang ein Fahrzeug in einem Land ab- und in einem anderen anzumelden, was dann dazu führt Kostenvorteile, die in einem anderen EU-Staat anfallen, für die Erbringung der Dienstleistung im Heimatland

(Tab. 7). Jede Erweiterung der Haltestellenbasis schmälert aber den durch zweitägige Abholung erwarteten Kostenvorteil.

Das vorhandene Potenzial kann nur dann voll realisiert werden, wenn ein Erfassungsgebiet oder eine Teilregion vollständig auf zweitägige Erfassung umgestellt wird und daher jede Tour nur noch jeden zweiten Tag gefahren werden muss. Eine gemischte täglich-zweitägige Erfassung, bei der nur einzelne Milcherzeuger zweitägig erfasst werden, bewirkt keine nennenswerten Rationalisierungseffekte und ist nur ein zusätzlicher Service für die Milchproduzenten (Weindlmaier et al., 2005, S. 375 f.).

Die Verlängerung der täglichen Einsatzzeit der Erfassungsfahrzeuge (bis zum Maximum von 24 Stunden im Mehrschichtbetrieb) bringt Kosteneinsparungen mit sich, da nur mehr die variablen Kosten als kostentreibend anfallen.

Die Erhöhung der Kapazitäten und Übernahmeleistungen der Fahrzeuge steigert die Leistung des Fahrzeuges und verringert unproduktive Transportzeiten zwischen Sammelgebiet und Molkerei.

4.2 Fahrzeugkostenminimierung

- Auslagerung des Fuhrparks: Zumeist ist die Kostenstruktur beim Fahrpersonal in einem Transportunternehmen günstiger als in einem molkereieigenen.
- Treibstoffverbrauch: Eine Verringerung des Verbrauches kann durch Schulung des Fahrpersonals erreicht werden. Andererseits hat das Steigen oder Fallen der Treibstoffpreise unmittelbaren Einfluss auf die Rentabilität des Fahrzeuges.
- Unternehmensorganisation: Es wichtig den Anforderungen des Unternehmens entsprechend eine schlanke und effiziente Verwaltungsorganisation zu besitzen, um kostengünstig arbeiten zu können. Dies ist auch ein zentraler Punkt, weshalb sich Molkereiunternehmen von ihrer eigenen Transportorganisation trennen da ein erhebliches Einsparungspotential zu erzielen ist.

zu nutzen. Besondere Attraktivität hat vor allem die Slowakei, die über gut ausgebildete Arbeitskräfte sowie geringe Lohnkosten verfügt und sich durch ihre allgemein sehr wirtschaftsfreundliche Unternehmensbesteuerung auszeichnet. Von erheblichem Einfluss auf die Entscheidung eines Unternehmens zur Ausflagung von Fahrzeugen sind eindeutig die Ursachen Höhe der Lohnnebenkosten, direkten Lohnkosten, die Höhe der Kfz-Steuer sowie strategische Überlegungen hinsichtlich einer verbesserten Marktposition im Ausland zu nennen

Für den Bereich der Milchsammlung könnte die Strategie des Ausflaggens zumindest für einige Jahre eine erhebliche Kostenverminderung darstellen und Wettbewerbsvorteile mit sich bringen, zumindest so lange bis sich das Lohnniveau an das österreichische angeglichen hat.

Als einschränkendes Element sind allerdings Regelungen betreffend der Kabotage zu betrachten. Unter Kabotage versteht man das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen innerhalb eines Binnenmarktes, durch einen Dienstleister, der nicht in diesem Binnenmarkt ansässig ist. Diese Kabotageeregulungen müssten für den Fall der Milchsammlung angewendet werden, da die Erbringung der Dienstleistung in Österreich erfolgen würde, der Firmensitz sich jedoch in einem anderen Staat befinden würde. Die Übergangsregelungen sehen derzeit Einschränkungen in der Durchführung der Kabotage, unterschiedlich für die einzelnen neuen EU-Mitgliedsländer und jeweils auch für die alten EU-Mitgliedsländer vor, allerdings ist davon auszugehen, dass ab ca. 2007 der Durchführung von Kabotagetransporten keine nennenswerten Schwierigkeiten mehr entgegenstehen (Kummer et al., 2003, S. 2, 9-10).

5. Zusammenfassung

In den vergangenen 15 Jahren gab es gewaltige Veränderungen im Bereich der Landwirtschaft und sich dem daran anschließenden lebensmittelverarbeitenden Bereich durch den Beitritt Österreichs zur EU, den Anpassungen an den gemeinsamen Wirtschafts-

raum und zuletzt durch die Osterweiterung auf nunmehr 25 EU-Mitgliedsländer.

In besonderem Maß wirkten sich diese Veränderungen auf die Milch- und Molkereiwirtschaft aus. Es bestand massiver Anpassungsdruck an EU-Gegebenheiten, um den – neu für Österreich – marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen begegnen zu können, was sich in starken Rationalisierungsprogrammen bei den einzelnen – mittlerweile durch Fusionen größeren Unternehmen – niederschlug.

Ein wesentlicher Ansatz lag auch in Schaffung neuer Strukturen bei der Milcherfassung, um vorhandene generelle strukturelle Defizite zu minimieren und Kosteneinsparungen zu lukrieren. Es wurden zur Erzielung von Kosteneinsparungen unterschiedliche Strategien angewandt. Neuplanung der Milcherfassung, Umstellung des Abholrhythmus auf längere Intervalle, Ausdehnung der Einsatzzeiten und als wichtigste Maßnahme Auslagerung der Tätigkeit an spezialisierte Unternehmen. So wird heute in Österreich der Milcherfassungsfuhrpark zu 85 % von gewerblichen Transportunternehmen betrieben. Die nächsten Schritte, die einer Effizienzsteigerung dienen werden, sind sicherlich die Einführung von 24-Stundenabholung, wo es Topografie und klimatische Bedingungen ganzjährig zulassen, um die kostenintensiven Spezialfahrzeuge bestmöglich auszulasten. Auch dürften sich die Überlegungen der im Nahverkehr tätigen Transportunternehmen im Hinblick auf Ausfluggungsüberlegungen konkretisieren, wenn die EU-Rahmenbedingungen dahingehend geschaffen sind.

Durch marktwirtschaftliche Gegebenheiten wurde das Potenzial an möglichen Kosteneinsparungen im Milcherfassungsbereich in den vergangenen 15 Jahren identifiziert und auch zu einem Gutteil umgesetzt. Die noch möglichen Rationalisierungen werden sicher, auch bedingt durch den stärker werdenden Marktdruck der 10 neuen EU-Mitgliedsländer, in den kommenden Jahren umgesetzt.

Literaturverzeichnis

Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft Sektion Gewerbe, Bundesinnung der Molkereien und Käseereien und Österreichischer Gewerkschaftsbund Gewerkschaft der Lebens- und Genussmittelarbeiter, „Kollektivvertrag für Arbeiter in Molkereien - gültig ab 1.11.2003“, Wien 2002.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft (BMLF), „Die Entwicklung des Lebensmittelsektors

nach dem EU-Beitritt 1995“, Wien 1997.

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasser (BMLFUW), „2. Lebensmittelbericht Österreich - Die Entwicklung des Lebensmittelsektors von 1995 bis 2002“, Wien 2003.

Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe Österreichs in der Sektion Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich und Österreichischer Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr (HTV), „Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe - Kollektivvertrag für Arbeiter - Gültig ab 01.01.2005“, Wien 2004.

Kummer, S., Einbock, M., Nagl P., „Endbericht zur Studie Auswirkungen der Ausfluggung von Fahrzeugen im Straßengüterverkehr“, Zentrum Transportwirtschaft Logistik - ZTL Logistik-, Schulungs- und Beratungs-GmbH., Wien 2003.

Stöckl, J. P., Haisch, K. H., Betz, J., „Beschaffungslogistik“, Selbstverlag, Freising-Weihenstephan 1987.

Vereinigung Österreichischer Milchverarbeiter (VÖM), „Pressemitteilung vom 08.04.2005: Zehn Jahre erfolgreich am EU-Binnenmarkt“, Webseite: www.voem.or.at Abfrage am 08.12.2005.

Weindlmaier, H., Betz, J., „Kostenstruktur und Kosteneinsparungsmöglichkeiten bei der Milcherfassung: Erhebliches Einsparungspotential“, Österreichische Milchwirtschaft, 1997, 52. Jg., Nr. 12, S. 19-25.

Weindlmaier, H., Betz, J., Wolf, H., Schorr, R., „Milcherfassung in Deutschland und Österreich im Jahr 1998“, Deutsche Milchwirtschaft, 1999, 50. Jg., Teil 1: Nr. 19, S. 818-821; Teil 2: Nr. 20, S. 879-883.

Weindlmaier, H., Betz, J., „Zur aktuellen Situation der Milcherfassung in Deutschland und Österreich im Jahr 2003“, Deutsche Milchwirtschaft, 2005, 56. Jg., Teil 1 - Ausgangsbasis, S. 375-378; Teil 2 – Physische Milcherfassung, S. 405-409; Teil 3: Kosten, S. 470-472.