

Nach vier Krisenjahren will der Hersteller von Autotransportern kräftig durchstarten. Schwung bringen sollen elektrischer Antrieb und weniger CO₂-Ausstoß.

REGINA REITSAMER

EUGENDORF. „Wir haben seit vier Jahren erstmals wieder einen Fix am Ufer“, formuliert es Kässbohrer-Chef Markus Guggenbichler durchaus drastisch. Davon, dass der Eugendorfer Hersteller von Autotransportern damit wieder Tritt fassen und der Krise davonfahren kann, ist er überzeugt. Seit 1. Juli ist Guggenbichler gemeinsam mit Alexander Pirker Geschäftsführer der Kässbohrer Transporttechnik GmbH mit 400 Mitarbeitern in Eugendorf. Langzeitchef Günther Percht wechselte in die Pension. Ein Auftragsvolumen von über 300 Mill. Euro und damit Arbeit für zwei Jahre habe man fix in der Tasche, betont Guggenbichler. Den Umsatz werde man von zuletzt 85 Mill. Euro (per Ende Juni 2023) im laufenden Geschäftsjahr auf 140 Mill. Euro steigern können – und erstmals seit 2019 wieder Gewinne schreiben. Auch bei der Mitarbeiterzahl gehe es, nachdem man in den vergangenen vier Jahren die Stammbesetzung nur mühsam halten konnte und keine Stellen nachbesetzte, bergauf. Es werden wieder Leute gesucht.

Begonnen hatten die jüngsten Turbulenzen für Kässbohrer noch vor Ausbruch der Corona-



Kässbohrer sieht sich wieder gut in Fahrt

krise. Ein Chipmangel bei den Lkw-Herstellern sorgte dafür, dass den von Kässbohrer entwickelten Aufbauten für Autotransporter die Chassis fehlten. Zur Coronakrise kam noch die Flaute der Autoindustrie. Dass dort – angesichts der Transformation weg vom Verbrenner hin zum E-Motor – die Verunsicherung weiter hoch ist, werde Kässbohrer nicht bremsen, ist Guggenbichler überzeugt. Zum einen würden nach jahrelanger Kaufzurückhaltung schlicht neue Autotransporter gebraucht. Zum anderen hätten E-Mobilität, hohe Spritpreise und ein auch gesetzlich getriebener

Fokus auf Nachhaltigkeit und CO₂-Einsparung die Branche verändert. Das will man nutzen. Als einer von drei großen Playern am europäischen Markt habe Kässbohrer hier derzeit die Nase vorn, betont Guggenbichler.

Zum einen habe man mit einem Schweizer Lkw-Bauer bereits vor eineinhalb Jahren den ersten rein elektrischen Autotransporter auf den Markt gebracht. Mit einer Reichweite von mittlerweile 450 Kilometern (voll beladen) habe man bewiesen, dass es technisch machbar ist. Elf Fahrzeuge sind in der Schweiz, in Deutschland und Skandinavien bereits auf der Straße, weitere 50 bestellt, sagt Guggenbichler. Was angesichts der hohen Kosten bisher Okomodelleprojekte seien – der reine E-Lkw kostet noch das Dreifache des Dieselmotors, der Aufbau des Autotransporters etwa 20 Prozent mehr –, werde sich schnell durchsetzen, glaubt Guggenbichler. Auch angesichts des politischen Drucks auf die Industrie, CO₂ zu reduzieren, und steigender Lkw-Mautkosten, wie ab 2024 in Deutschland. E-Fahrzeuge sind davon ausgenommen. Die

großen Hersteller wie Scania und Daimler würden aufspringen.

Auch im herkömmlichen Autotransportgeschäft, das zu 90 Prozent mit dem Lkw abgewickelt wird, will Kässbohrer punkten. Knackpunkt sei hier, dass Autos nicht nur immer größer, sondern vor allem angesichts der steigenden Zahl an E-Autos auch schwerer werden. „Das BMW 5er-

Schwere Sache: E-Autos wiegen eine Tonne mehr

Modell wiegt in der E-Variante 2,4 Tonnen statt bisher 1,3 Tonnen“, sagt Alexander Pirker. Bei europaweit mehr als 350 Millionen Autotransporten im Jahr spiele es damit auch hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes eine erhebliche Rolle, ob acht oder sieben Autos geladen werden können. Bei einem in vielen Ländern erlaubten zulässigen Höchstgewicht von 36 Tonnen sei es nicht nur wichtig, dass der Aufbau möglichst leicht sei, auch immer breitere SUVs seien herausfordernd, da beim Stapeln auf dem Transporter auch die maximale Breite von 2,55 Metern

Kässbohrer in Salzburg Geschichte mit vielen Höhen und Tiefen

Entstanden ist die Kässbohrer Transporttechnik 1995, damals wurde das Autotransporter-Geschäft aus der Unternehmensgruppe herausgelöst. Kässbohrer erzeugte davor in Taxham mit 800 Mitarbeitern auch Busse und Pistenbullys. Die Transporttechnik übernahm Eugendorf.

Krisen meisterte man auch danach. In der Wirtschaftskrise 2008 brach der Umsatz um 90 Prozent ein. 400 der einst 550 Mitarbeiter mussten binnen zwei Jahren gekündigt werden. Die jüngste Krise habe man mit Kurzarbeit und ohne Mitarbeiterabbau bewältigt. Mehrheits Eigentümer ist die deutsche Familie Kässbohrer.

Als es in Salzburg 60 Kinos gab

Die goldene Zeit waren die 1950er-Jahre. Dann kam das Fernsehen.

GESCHÄFTE & GESCHICHTE

Anton Kaindl



Mit der Versteigerung des Inventars endete heuer nach fast 90 Jahren die Geschichte der Lichtspiele Zell am See, einem der letzten alten Kinos in Salzburg. Das Geschäft konzentriert sich mittlerweile auf eine Handvoll Kinocenter am Stadtrand. Daneben bleiben einige Nischenangebote wie Das Kino und das Mozartkino in Salzburg, die Lichtspiele Mittersill und das Kino entan Tauern in Tamsweg. Das ist übrig geblieben von den rund 60 Kinos in den 1950er-Jahren. Über ein Dutzend gab es in der Landeshauptstadt. Und auch fast jede Gemeinde auf dem Land, die mehr als 2000 Einwohner hat oder abgelegen ist, hatte ein eigenes Kino.

Die ersten Filme wurden in Salzburg wohl 1905 im Kasererbräu in der Landeshauptstadt gezeigt, wo sich bis heute das Mozartkino befindet. Ein regelmäßiges Programm startete dort 1910 der Linzer Karl Friedrich Lifka, der in der Folge auch weitere Kinos in Salzburg betrieb. 1927 eröffnete er das Lifka Kino am Giselakai, das heutige Das Kino.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Anzahl der Kinos rasch an. Die Leute suchten Ablenkung und Vergnügen. Es begann die goldene Zeit des Kinos. In den 1950er-Jahren wurden in Österreich rund 120 Millionen Kinobesuche pro Jahr gezählt. Für junge Leute gehörte ein Kinobesuch neben Tanzveranstaltungen damals zum Pflichtprogramm am Wochenende. Die Kinos in der Stadt waren auch Treffpunkte für die Jugend. Vor und nach den Aufführungen standen die Leute bis auf

die Straße hinaus. Der Eigentümer des Zeller Kinos Viktor Mayer-Schönberger sagt, pro Monat seien bis zu 20.000 Besucher gekommen. Und Kino war ein günstiges Vergnügen, weil die Preise gesetzlich reguliert waren. Im Nonstop Kino in Salzburg, dem späteren Artis Kino am Hanuschplatz, wo jede Stunde dasselbe Programm gegeben wurde, konnte man für sein Geld sitzen bleiben, so lange man wollte.

Vor allem in den städtischen Kinos brachte man auch Filme von zweifelhafter Qualität, darunter sogenannte Aufklärungsfilme, die den Voyeurismus bedienten. So zeigte im November 1949 das Neue Kino in der Plainschule „Vom Mädchen zur Frau“, um vor unmoralischen Verlockungen zu warnen. Anlässlich der Vorführung des Lustspiels „Der Leberfleck“ im Schubertkino in Gnigl kam es laut SN vom 21. November 1949 zu Demonstrationen katholischer Jugendlicher, „bei denen sogar ein Überfallkommando der Polizei eingreifen musste“. Bei einem weiteren geplanten Protest stand eine Abteilung der Roten Falken für eine Gegendemonstration bereit. Der Film, in dem die Kritik keinen Funken Geist oder Geschmack entdeckte, handelt davon, dass in einem Dorf die Erbin eines reichen Amerikaners gesucht wird, die einen Leberfleck an einer nicht sichtbaren Stelle hat, worauf sich der Dorfarzt auf die Suche begibt.

Als 1958 das regelmäßige Fernsehen in Österreich eingeführt wurde, begann der rasche Niedergang des Kinos. Die meisten schlossen bis 1980. Die Zahl der Kinobesuche in Österreich hat sich um 1990 bei etwa 15 Millionen im Jahr eingependelt.

ANTON.KAINDL@SN.AT



Autotransport ist mittlerweile auch rein elektrisch möglich, so die Kässbohrer-Chefs Alexander Pirker und Markus Guggenbichler, wie etwa in Zusammenarbeit mit Scania.

BILD: SN/RÄSSBOHRER/SCANIA

und die Höhe von vier Metern nicht überschritten werden dürfen. „Den Ladefaktor perfekt auszunutzen war schon immer die Stärke der Kässbohrer“, so Pirker. Gemeinsam mit Scania würde man noch heuer einen Transporter auf den Markt bringen, der nicht nur entweder Lkw und Busse oder Pkw laden könne, sondern durch flexiblen Aufbau beides. „Gerade bei Lkw-Transportern gibt es bisher bei den Rückfahrten viele Leerfahrten.“

Setzen wollte Kässbohrer auch auf den Transport auf der Schiene, mit dem Salzburger Transportunternehmen Vega hat man eine Plattform entwickelt, auf der man einen Lkw auf den Zug heben kann. „Das betrifft alle Lkw, nicht nur Autotransporter“, so Pirker. Ausgeweitet hat man das Geschäftsfeld auch durch eine Übernahme, 2016 hat Kässbohrer die insolvente deutsche Firma Rohr übernommen, die sich auf Tank-Lkw, Betankfahrzeuge für Flugzeuge und Kühltransporter für die Lebensmittelindustrie spezialisiert hat. Seien beide Betriebe zuletzt getrennt und im Krisenmodus gelaufen, wollte man jetzt die Integration starten. Der Firmennamen Rohr und die Produktion in Straubing mit 200 Mitarbeitern bleiben, bei Beschaffung und Entwicklung will man kooperieren. So habe Rohr durch Kühltransporte Know-how im Wasserstoffbereich.



Das Zeller Kino wurde in den 1950er-Jahren vergrößert, um den Andrang zu bewältigen.

BILD: SN/ANTON KAINDL