

KOMMENTAR

Unterbewertet und nicht wahrgenommen

Diese Zukunftsbranche muss sich für den Arbeitsmarkt attraktiver präsentieren.

VON GERHARD SCHLÖGEL

Einerseits geht es heute bereits darum, den bestehenden Personalmangel zu beseitigen. Andererseits ist jedoch auch ein Blick in Richtung Zukunft mehr als notwendig. Die Themen Digitalisierung und Automatisierung spielen heute eine immer wesentlichere Rolle, damit einhergehend künftig auch mehr Mitarbeiter in zum Teil völlig neuen Bereichen benötigt werden.

Die Zukunftsbranche Transport- und Logistik muss sich für den Arbeitsmarkt attraktiver gestalten und mit seiner gesamten Vielfalt in der Öffentlichkeit umfangreicher präsentieren. Zudem muss sie sich als Arbeitgeber deutlich differenzierter mit den Vorstellungen und Lebensplänen der nächsten Generation befassen. Dabei seien die Unternehmensziele nach wie vor im Fokus zu halten, jedoch sind mitarbeiterbezogene Ansätze und Bedürfnisse umfangreicher zu berücksichtigen. Dann würden sich die jungen Mitarbeiter in der Regel als mindestens ebenso produktiv wie ihre Kollegen der vorherigen Generationen erweisen.

Diese Berücksichtigung fällt so manchem Unternehmen in der Transport- und Logistik-Branche nicht leicht. Selbstverständlich haben auch andere Branchen mit diesen sozialen Dingen zu kämpfen, wie zum Beispiel das Handwerk und Gewerbe, der Handel, Dienstleistung und die Industrie. Jedoch viele spannende Aufgabengebiete sprechen für die Faszination Logistikbranche. Es muss den Verantwortlichen nur gelingen, dies der Jugend attraktiv zu vermitteln und für ihre Berufswahl schmackhaft zu machen.

Bei der Nachwuchsgewinnung sind große Player in der Transport- und Logistikwirtschaft, die am Markt bekannt sind und ein gutes Image haben, im Vorteil. Es klingt bei der Jugend attraktiv, weltweite Geschäfte abzuwickeln. Mittelständische und kleinere Speditions- und Transportunternehmen spielen in der Außendarstellung häufig eine viel zu geringe Rolle. Entsprechend werden sie von Schülern und Studenten in Unkenntnis oftmals unterbewertet oder nicht wahrgenommen.

Aber auch dort warten interessante und herausfordernde Aufgaben für die auszubildende Jugend. Jedoch bei kleinen und mittelständischen Unternehmen, welche oft nach alten Gewohnheiten vom Unternehmensinhaber eher diktatorisch geführt werden, müssen neue Ansätze her. Was einst gut und notwendig war, ist nicht mehr gefragt und in der heutigen Zeit zum Teil völlig überholt. Es besteht sonst die Gefahr, dass die guten, der Transport- und Logistikwirtschaft fehlenden Leute zukünftig in andere Branchen abwandern, welche einfach mehr auf sie und ihre Lebensentwürfe eingehen, damit Beruf, Familie und Hobbys besser vereinbar sind.

Plädoyer für mehr dialogisches Führen

Viele Unternehmen befürchten, dass es zu viel Zeit kostet, die eigentlich zur Erzielung von Einnahmen eingesetzt werden sollte. Aber in in der heutigen, immer komplexeren Arbeitswelt, verbunden mit einer enorm hohen digitalen Geschwindigkeit, werden nur Unternehmen auf Dauer an der Spitze agieren können, die in der Lage sind, Entscheidungsgrundlagen innerhalb eines Führungsteams abzustimmen. Die Geschäftsführung sei fachlich oftmals nicht mehr in der Lage, sämtliche Abläufe und Anforderungen im Detail zu überblicken. Sie müsse sich daher auf ihr Team verlassen können und letztendlich nur den Rahmen vorgeben.

logistik@mediaprojekte.at

Logistic „Made in Austria“ Rahmenbedingung fehlt



MESSE MÜNCHEN

Der Logistikstandort Österreich hätte gute Karten, würde man ihm am Weg zum europäischen Big Player nicht ständig Stolpersteine hinwerfen.

Güterverkehr wird es immer geben - es ist nur die Frage wie die Fahrzeuge in Zukunft gesteuert werden“, konstatierte Alexander Klacska, Bundesspartenobmann Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich anlässlich einer Podiumsdiskussion „Logistic Made in Austria“ auf der transport logistic in München. Österreichs Verkehrswirtschaft habe im übrigen ihre Hausaufgaben gemacht, allein es fehle an den Rahmenbedingungen - statt dessen sieht sich die Logistikbranche, ohnehin schon „Melkkuh der Nation“, einem beispiellosen Vorschriftenwildwuchs ausgesetzt.

Chancen nicht verspielen Fast macht es den Eindruck, als würden ureigene heimische Stärken, wie duale Berufsausbildung, einer spitzenmäßigen Arbeitsproduktivität und die zweitwenigsten Streiktage

im EU-Vergleich mutwillig neutralisiert. Zum Beispiel durch Verschleppung notwendiger Infrastrukturprojekte, um sie nach jahrelanger Umweltverträglichkeitsprüfung per Einspruch wieder in die erste Instanz zurück zu delegieren. „Wirtschaftlich wird der Flughafen Wien ohne dritte Piste zweifelsohne überleben“, sagt Standortmanager Wolfgang Scheibelpflug: „Ob er sich auf diese Weise allerdings zum Luftfrachtdrehkreuz entwickelt, und ob sich neue Betriebe am Areal ansiedeln werden - das ist eine andere Frage.“ Doch noch ist nicht aller Tage Abend, nun sind die letzten Instanzen am Zug.

Interoperabilität gefordert „Im Bahnbereich sind wir von einer europaweiten Interoperabilität noch weit entfernt“, erklärt Clemens Först, „Vorstandssprecher der Rail Cargo Austria AG, „in fast

jedem Land stoßen wir auf unterschiedliche Betriebs- und Zugsicherungssysteme.“ Alle Diskutanten sind sich zudem einig, dass das Thema „Breitspur“ viel zu wenig forciert werde. Obwohl die enormen Chancen auf der Hand liegen, vom kleinen Binnenland zum Big Player im Herzen Europas zu werden. „Aber nur, wenn es gelingt, das Endterminal in Niederösterreich anzusiedeln“, sind sich alle Diskutanten einig. Entsteht es hingegen auf slowakischem Boden, schaut Österreich buchstäblich durch die Finger: Statt der enormen Wertschöpfung durch Betriebsansiedlungen wäre der Lohn nur völlig wertloser Transitverkehr.

Kombiverkehr stärken „Im Sinne der Komodalität muss diese insbesondere auf die trimodale Verknüpfung Straße, Schiene, Schiff abzielen“, fordert Klacska. Die Rahmenbedingungen für kombinierten Verkehr seien so zu gestalten, dass sie bei den Akteuren Zuspruch finden, verkehrsträgerübergreifend Transporte durchzuführen.

Ein probates Mittel seien kranbare Sattelaufleger, die im Huckepackverkehr auf der Schiene eingesetzt werden können. „Um ihren Einsatzbe-

reich zu erweitern und somit die Investition für Unternehmer rentabler zu gestalten, regen wir seit langem die Erhöhung des höchst zulässigen Gesamtgewichtes auf 41 Tonnen an“, sagt Klacska. Somit wäre das höhere Eigengewicht kompensiert, welches kranbare Fahrzeuge im Vergleich zu Standard- und Leichtbausattelanhängern aufweisen.

Innovationszentrum Hafen Im Hafen Wien wurde die Initiative thinkport Vienna gestartet, eine Denkwerkstatt und Mobilitätslabor für ressourcen- und umweltschonende Logistik. Im Hafen Linz wurde das Projekt Neuland ins Leben gerufen, um seine regionale und internationale Stellung auszubauen. Auch in die altbekannte Forderung nach einer durchgängigen Fahrwasserstraße auf der Donau komme langsam Bewegung, berichtet Fritz Lehr, Präsident der Interessensgemeinschaft österreichischer Donauhäfen: Beharrlichkeit hat Erfolg - die Slowakei hat im November 2016 mit der Sanierung der Schleusen in der Staustufe Gabčíkovo begonnen. Und Bulgarien hat einen Bagger für die Seichtstellen der bulgarischen Donau aus EU-Fördermitteln erhalten.“



Podium mit Vertretern aus Industrie und Infrastruktur

Verfahrensdauern nicht mehr hinnehmbar

GSV-Forum – Parlamentarische Enquete zur Dauer von UVP-Verfahren gefordert

Ein UVP-Verfahren dürfte insgesamt nie länger als 18 Monate dauern, in der Praxis sieht es anders aus: „Die Dauer von österreichischen UVP-Verfahren explodiert, diese benötigen deutlich länger als gesetzlich vorgesehen“, betonte Stephan Schwarzer, Abteilungsleiter für Umwelt- und Energiepolitik in der WKÖ, im Rahmen seiner Keynote beim GSV-Forum „Unzumutbare Verfahrensdauern – Auswe-

ge aus dem Stillstand“ in der Wirtschaftskammer Österreich. Bei ausgewählten Infrastrukturprojekten wie der dritten Piste, S1 Lobautunnel oder A26 Westring Linz sprach Schwarzer überhaupt von „alarmierenden Überschreitungen der Limits von bis zu 130 Monaten.“

Infrastruktur Bei der Verfahrensdauer koppelt sich Österreich mittlerweile von

vielen anderen europäischen Ländern ab, strich Claudia Schmidt, Abgeordnete zum Europäischen Parlament, heraus: „Die durchschnittliche Verfahrensdauer – vom Einbringen des Genehmigungsantrages bis zur Entscheidung – liegt in Österreich bei 17 Monaten, in Europa sind es lediglich 11 Monate. Einzelne Ausreißer können das Gesamtbild jedoch stark verändern.“

Peter Koren, Vize-Generalsekretär der Industriellenvereinigung Österreich dazu: „Wenn wir hier in Österreich wesentliche Infrastrukturvorhaben verzögern, dann werden wir bei globalen Entwicklungen – wie den 900 geplanten Infrastrukturprojekten mit einem Investitionsvolumen von 900 Milliarden Euro im Rahmen des Projektes Seidenstraße – einfach hintenanstehen.“