

Neue Besen ...

Frischer Wind zieht in den Fachverband Güterbeförderung ein: Im Rahmen der jüngsten Ausschusssitzung in Emmersdorf an der Donau übergab Franz Danninger das Obmann-Zeppter auf Bundesebene an den 44jährigen Günther Reder, der künftig gemeinsam mit seinen Stellvertretern, dem niederösterreichischen Obmann Markus Fischer (36) und dessen burgenländischen Kollegen, Roman Eder (53), die Geschicke des österreichischen Güterbeförderungsgewerbes prägen wird. Im Interview ab Seite 12 – „Wir brauchen knackige Ziele“ – lesen Sie, wie sich Reder die Zukunft der Interessenvertretung vorstellt.

DANK AN DANNINGER

Franz Danninger gebührt großer Dank: Er war in einer schwierigen Phase der Interessenvertretung zur Stelle und trieb die politischen Kontakte in einer akribischen Art und Weise voran, die man bisher so noch nicht kannte. Sein größtes Ziel war die Abschaffung des „Lkw-Nacht-60ers“ auf Autobahnen und Autostraßen – das scheint ihm nun wenigstens zum Teil gelungen zu sein: Bei Drucklegung dieser Ausgabe war die Erhöhung auf 70 km/h im Endstadium der Begutachtung. Die Branchenvertreter konnten letztendlich jegliche Auflagen hinsichtlich runderneuerter Bereifung – ich berichtete an dieser Stelle – weg verhandeln. Was bleibt, ist allerdings die zeitliche Ausdehnung bis 6 Uhr morgens, statt wie bisher bis 5 Uhr ...

Erfreulich ist, dass im Rahmen der 32. StVO-Novelle weiters historische Lkw vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen werden sollen. Als gefährlich betrachte ich allerdings die Tatsache, dass mit dieser Novelle Städten nun erstmals die Möglichkeit gegeben wird, gefährliche Kreuzungen mit einem Rechtsabbiegeverbot für Lkw – Sie erinnern sich an die Abbiegeassistenten-Diskussion – zu versehen. Auch darüber hatte ich schon geschrieben, dass sich dies zu einem Flächenbrand à la Lkw-Fahrverbote entwickeln könnte. Denn

schon beim geringsten Verdacht auf Gefahr, werden Politiker in die Knie gehen bzw. dahin gezwungen werden.

Interessant, dass sich ausgerechnet Wiens Grüne Verkehrsstadträtin Vassilakou nun plötzlich gegen diese Rechtsabbiegeverbot-Möglichkeit, wie sie ja im Rahmen des ministeriellen Abbiege-Gipfels geboren wurde, wettet. Sie ist der Meinung, dass es Verkehrsminister Hofer mit der verpflichtenden Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten in der Hand hätte, Wien vor – Originalzitat – „Schrott-Lkw“ zu schützen. Abgesehen davon, dass diese pauschalierende Wortwahl einmal mehr das Niveau der Grün-Politikerin zeigt, will sie sich scheinbar vor der Verantwortung drücken. Fast verständlich, denn allein in Wien hat sie 13.000 (!) Kreuzungen und damit rund 22.800 Rechtsabbiegemöglichkeiten geortet, die man Lkw verwehren könnte. „Das endet in einem lebensgefährlichen Chaos, wenn Geister-Lkw, die nirgends abbiegen dürfen, durch die Stadt brettern“, so Vassilakous befremdliche Worte. Die ersten Vorboten meiner Befürchtung sind also bereits eingetroffen ...

VERMEINTLICHER ABBIEGE-ZAUBER

Dass die Abbiegeassistenten, die in zweieinhalb Jahren in der EU zur Pflichtausstattung neuer Lkw zählen werden, noch nicht hundertprozentig ausgereift sind, zeigen aktuelle Tests von Autofahrerclubs und den Fuhrparkverantwortlichen der Stadt Wien (alle Details ab Seite 18). In der Bundeshauptstadt sieht man gar nur bei zwei von neun getesteten Produkten Potential, diese gemeinsam weiter zu entwickeln. Um also bei Vassilakous Geister-Lkw zu bleiben, die sie rief: Aus einem Besen wird nicht so schnell ein Knecht. ■

--- 13.000 Kreuzungen allein in Wien: Das Lkw-Rechtsabbiegeverbot wird in einem Flächenbrand enden. ---

MARCO DITTRICH, CHEFREDAKTEUR





Günther Reder folgt Franz Danninger als Fachverbandsobmann. Im STRAGÜ-Interview skizziert der neue Spitzenfunktionär auf Bundesebene seine Pläne.

WECHSEL AN DER FACHVERBANDS-SPITZE

„Wir brauchen knackige Ziele!“

Der 44jährige Oberösterreicher ist gemeinsam mit seinem Bruder Harald Eigentümer der Reder Group mit Hauptsitz in Hörsching – während der frischgebackene Fachverbandsobmann den kaufmännischen Part verantwortet, konzentriert sich sein jüngerer Bruder auf den technischen Teil. 420 Mitarbeiter sind in den drei operativen Unternehmen beschäftigt: Neben Reder Transporte zählen auch Tazytrans Logistik und die Erro Spedition zur Gruppe. Mit aktuell 245 ziehenden Einheiten ist man vorwiegend im nationalen Nah- wie Fernverkehr als auch grenzüberschreitend, insbesondere Richtung Deutschland, unterwegs. Strategisch liegt der Fokus bei Werkverkehrsübernahmen, man bedient Nischensegmente wie Milchsammellogistik und bewirtschaftet über 6.000 Quadratmeter Logistiklagerflächen.

STRAGÜ: Gratulation zur neuen Tätigkeit! Sie stehen an der Spitze eines traditionsreichen Familienunternehmens – kann man da Parallelen zu Ihrer neuen Spitzenfunktion im Fachverband ziehen?

Günther Reder: Seit unseren bescheiden Anfängen im Jahr 1903, wo als Markthändler mit einem Hundespänn begannen wurde, haben wir uns in fünf Generationen zum Komplettanbieter für Transport- und Logistikdienstleistungen entwickelt. Die Verant-

wortung, in unserer schnelllebigen und von großen Veränderungen geprägten Zeit einen Familienbetrieb erfolgreich in die nächste Generation zu führen ist eine sehr große, aber auch eine sehr spannende Aufgabe.

Und hier sehe ich durchaus Parallelen zu meiner zukünftigen Tätigkeit als Fachverbandsobmann: Wir müssen dafür sorgen, dass die traditionsreiche „Frächtere“, sprich das Güterbeför-

--- Nur wer konkrete Ziele hat, wird den richtigen Weg dorthin finden. ---

derungsgewerbe, im Wirtschaftsstandort Österreich zukünftig wieder bessere Rahmenbedingungen vorfindet, um eine positive wirtschaftliche Entwicklung auch für die nächste und übernächste Generation zu sichern. Wir Transporteure dürfen und wollen auch gar nicht in Nostalgie verharren – am neuen Wording für unsere Branche lässt sich ja schon eine Weiterentwicklung ablesen. Es ist nötig, sich den Herausforderungen der Globalisierung, Marktliberalisierung und technischen Innovation zu stellen, ohne dabei die Tradition ganz aus den Augen zu verlieren.

So wie erfolgreiche Familienbetriebe müssen wir es auch als Branchenvertretung schaffen, uns immer wieder neu zu erfinden. Mit der Erfahrung der Vergangenheit müssen wir unser Tun und unsere Ziele an den Herausforderungen der Zukunft orientieren.

Ihr Transportunternehmen charakterisieren Sie selbst als „qualitativ anspruchsvoll“. Wird das auch Ihr Ansatz in der Interessenvertretung sein?

Damit beschreiben wir unseren Zugang, wie und welche Dienstleistungen wir für unsere Kunden erbringen – wir begeistern uns gerne für Aufgaben, die nicht 08/15 sind. Wir fragen nach, bis wir wirklich verstehen, was der Kunde will, wo der Mehrwert, den wir bieten können, liegen kann, und leisten dann eben das Quäntchen mehr – und das spiegelt sich in vielen langjährigen Partnerschaften auf Augenhöhe wider. Ich selbst neige zum Perfektionismus – kann mich aber ganz nach der 80/20-Regel nach Pareto auch oftmals damit abfinden, nicht um jeden Preis, verkrampt und mit übertriebener Beharrlichkeit noch mehr erreichen zu wollen. Die Kunst besteht meiner Meinung nach vor allem darin, das realistisch erreichbare Ziel gut einschätzen zu können und sich darauf zu fokussieren. Vielleicht beschreibt das meinen Zugang zu Führung und Management

am besten: Je nach Aufgabe und Ziel mehr oder weniger Druck auszuüben, mehr oder weniger Zeit zu investieren, mehr oder weniger detailverliebt zu agieren. Hin und wieder zu akzeptieren, dass manche Dinge so sind wie sie eben sind und am Ende des Tages durchaus Fehler zuzulassen, denn nur aus Fehlern lernt man für die Zukunft.

Das Güterbeförderungsgewerbe steht seit jeher im Spannungsfeld der Öffentlichkeit – und letztendlich auch der Politik. So manches Mitglied würde sich mehr Durchsetzungsvermögen der Interessenvertretung erwarten. Wie entgegnen Sie diesen Vorwürfen?

Mit dieser Frage treffen Sie unsere Branche meiner Meinung nach bei unserer größten Verletzlichkeit, bei unserem größten wunden Punkt. Das Image unserer Branche ist – global und undifferenziert betrachtet – in der öffentlichen Meinung sehr negativ behaftet. Leider und zu Unrecht!

Die Tatsache, dass wir Transporteure den Blutkreislauf der Wirtschaft darstellen und somit eine wesentliche Rolle zur

Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich und zur regionalen Versorgung spielen, wird leider oftmals durch die negativen Bilder, mit denen wir assoziiert werden, überschattet. Wir werden sozusagen unter unserem Wert geschlagen.

Die Forderung nach der Verlagerung von Güterströmen von der Straße auf die Schiene beispielsweise ist meiner Meinung nach populistisch, weil dabei eine sachpolitisch faire Diskussion fehlt, auf welchen Relationen dies sinnvoll ist und welche Tonnagen die Schiene überhaupt zusätzlich leisten kann. Dies schadet unserer Branche in der öffentlichen Wahrnehmung bis dahin, dass praktisch permanent unsere Daseinsberechtigung torpediert wird. Daraus lässt sich ableiten, dass man mit uns keine (oder zumindest) schwer Wählerstimmen gewinnen kann – sicher einer der Gründe, warum wir uns so hart tun, auf politischer Ebene mit unseren sachpolitischen berechtigten Interessen besser durchzukommen.

Können Sie also die Kritik nachvollziehen?
Ich kann durchaus verstehen, dass so

manches Mitglied, das mit den Spielregeln, wie politische Entscheidungen in unserem Land herbeigeführt werden, wenig vertraut ist, mehr Ergebnisse von der Interessensvertretung erwarten würde.

Erschwerend kommt hinzu, dass verkehrspolitisch relevante Themen mehrheitlich unter EU-Recht fallen und somit die Umsetzungsmöglichkeiten auf nationaler Ebene grundsätzlich sehr bescheiden sind. Und wie schwierig es ist, auf EU-Ebene Dinge voranzubringen und vor allem wie lange Entscheidungsprozesse aufgrund der diametralen nationalen Interessenslagen (Stichworte Kabotage, Mindestlöhne oder Verbringerung der Wochenendruhe) dauern, sehen wir aktuell sehr gut am Beispiel des EU-Mobilitätspakets.

Aus eigener Erfahrung kann ich aber mit wirklich gutem Gewissen bestätigen, dass es sicher nicht am Bemühen und am Engagement vieler Funktionäre und der hauptamtlichen Mitarbeiter liegt, unsere Forderungen durchzusetzen. Aber das Durchsetzen und Vorankommen ist vergleichbar mit dem Boh-



Intelligente Reifenmanagement Lösungen

ContiConnect™ und ContiPressureCheck™



Echtzeitüberwachung
von Reifendruck & -temperatur



Überwachung von bis zu 6 Achsen/24 Reifen



Sofortige Warnung
bei Abweichungen



Datenintegration
in Telematiksysteme

Unsere intelligenten Reifenmanagement Lösungen helfen bei der...



Minimierung
von Reifenausfällen



Reduzierung
von CO₂-Ausstoß & Kraftstoffverbrauch



Verlängerung
des Reifenlebens



Erhöhung
der Sicherheit

ren von Löchern in harte Bretter – da werden schon mal mehrere Bohrer verschlissen, bis man zum Ziel kommt...

...in der jüngsten Vergangenheit konnte das eine oder andere harte Brett durchbohrt werden, oder?

Allerdings: Bei den Abbiegeassistenzsystemen konnte die in der emotionalen Diskussion geforderte kurzfristige und technisch nicht umsetzbare Nachrüstungsverpflichtung verhindert werden. Es wurde auf Expertenebene ein sinnvoller Lösungsansatz erarbeitet, was die begleitenden Maßnahmen an sich und

auch den zeitlichen Rahmen anlangt, dem schlussendlich auch die Politik gefolgt ist. Und die langjährige Forderung meines Vorgängers Franz Danninger nach Abschaffung des Nacht-60ers: Eine komplette Abschaffung konnte zwar nicht erreicht werden, aber mit der Erhöhung von 60 auf 70 km/h und vor allem der Verhinderung von ursprünglich geplanten unschönen Begleitmaßnahmen denke ich, dass wir mit dem Ergebnis durchaus zufrieden sein dürfen.

Welche Ziele haben Sie sich für Ihre neue Funktion gesetzt?

Einerseits haben wir nach wie vor Probleme und veränderte Rahmenbedingungen, die sich aufgrund der Marktliberalisierung ergeben haben, nach wie vor nicht zufrieden stellend gelöst – Stichwort Kabotage, EU-Mobilitätspaket, etc.

Andererseits befinden wir uns meiner Meinung nach mitten in der größten technologischen Revolution in unserer Branche seit Jahrzehnten – Stichwort Digitalisierung, autonomes Fahren, alternative Antriebssysteme – um nur drei große Themen auf dieser Ebene zu nennen. Neben dem Dauerthema

MAN HYDRODRIVE® UND TGE 4X4. TRAKTION ERLEBEN.



MAN Traktionsfahrzeuge – die Trucks für den Bau. Mit ihrer bewährten Antriebstechnologie steuern sie auf Sparkurs: Niedriger Kraftstoffverbrauch, aber besonders hohe Nutzlast – und höchste Zuverlässigkeit. Weite Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at

Image- und Öffentlichkeitsarbeit lassen sich drei konkrete Kernbereiche ableiten:

► Weiterhin mit Beharrlichkeit für faire und gleiche Wettbewerbsbedingungen eintreten und gegen unlautere und illegale Praktiken vorgehen!

► Den eingeleiteten technologischen Wandel proaktiv begleiten und an der Erarbeitung der Mobilitätskonzepte der Zukunft mitwirken.

► Am Berufsbild der Zukunft für den Lenkerberuf arbeiten und tragfähige Lösungen gegen Lenkermangel erarbeiten.

Damit haben Sie ein Kernthema bereits angesprochen: Wie kann die Interessenvertretung dem Lenkermangel entgegenwirken?

Es gibt bereits gute Impulse und Best Practice Projekte in den Bundesländern – z. B. die in NÖ ins Leben gerufenen Berufslenkerakademie oder die neue Jobplattform www.lkwlenker.at aus meinem Heimatbundesland Oberösterreich. Ziel muss es sein, diese und weitere Initiativen möglichst bundesweit ausrollen und voranzutreiben. Wir müssen es schaffen, das verstaubte Berufsbild des Lkw-Lenkers in die heutige Zeit zu

transformieren – mit heutigen Anforderungen und Möglichkeiten der Betriebe aber auch unter Berücksichtigung der Bedürfnisse potentieller Mitarbeiter der Zukunft.

Wie lassen sich die klassischen Vorurteile des Lenkerberufs entkräften?

Da gibt es meiner Meinung nach viele stichhaltige Gegenargumente und auch bereits positive Bemühungen unserer Mitgliedsbetriebe – die müssen wir vor den Vorhang bringen und nachhaltig und ehrlich kommunizieren. Nur so werden wir es schaffen, auch die Jugend bzw.



Berufseinsteiger wieder für den Beruf zu begeistern. Nur zwei Prozent der beim AMS gemeldeten arbeitssuchenden Kraftfahrer sind unter 26 Jahren – das ist eine sehr bedenkliche Zahl! Wenn wir hier keinen Turnaround schaffen, werden wir spätestens mit der anstehenden Pensionierungswelle der Babyboomer-Generation ein böses Erwachen erleben – erste Vorboten, was das heißt, haben wir ja bereits letztes Jahr während der Hochkonjunkturspitze erlebt.

Noch haben wir die Chance, auch mit ehrlicher Selbstreflexion, was wir in der Vergangenheit als Branche insgesamt vielleicht falsch gemacht haben, vernünftige und tragfähige Zukunftskonzepte zu entwickeln. Das geht nicht von heute auf morgen, sondern ist ein langfristiger Prozess und den müssen wir endlich starten. Gemeinsam!

Braucht der aktuelle Forderungskatalog des Fachverbandes neue Impulse?

Aus den Antworten zu obigen Fragen ist das meiner Meinung nach selbstredend! Einer der ersten Schritte muss eine intensive Auseinandersetzung mit dem aktuellen Leitbild und dem Forderungskatalog des Fachverbandes sein. Wobei das nicht als Kritik, sondern als Weiter-



entwicklung zu verstehen ist. Die aktuell formulierten Themen haben insgesamt alle ihre Berechtigung, das steht außer Frage. Aber manche Themen schleppen wir ohne merklichen Erfolg schon lange mit und manches ist sehr allgemein formuliert – ich glaube alleine deshalb haben viele das Gefühl, dass sich wenig bewegt. Wenn wir es schaffen, ein paar neue, knackige, konkrete Ziele und Aufgaben für die nächste Periode zu formulieren, lässt sich daraus ein klarer Fahrplan für die Arbeit im FVA entwickeln und wir haben damit auch ein Instrument, um unseren Erfolg zu messen. Und die Gefahr, möglicherweise an

Nichterreichtem bewertet zu werden, sehe ich nicht. Denn nur wer konkrete Ziele hat, wird den richtigen Weg dorthin finden.

Der Fachverband hat zuletzt viel in Richtung Öffentlichkeitsarbeit investiert. Wie wichtig ist Ihnen dieses Thema?

Wenn Sie hier auf die LogCom und die Initiative „LKW-Friends on the Road“ anspielen, so ist es in der Branche denke ich durchaus bekannt, dass ich seit Jahren ein vehementer Befürworter und Unterstützer der gemeinsamen Imagearbeit bin – ein Großteil unserer Flotte bewirbt die Kampagne, wenn nicht in Komplettlackierung dann zumindest mit Smiley und FOTR-Logo.

Den hohen Bekanntheitsgrad der Marke dürfen wir nicht unterschätzen. Es wäre fatal, die bestehende Durchdringung in der Öffentlichkeit nicht auch zukünftig – auch für neue Impulse und Ideen – zu nützen. Jedenfalls setze ich auf eine intensive Zusammenarbeit mit LogCom-Präsidenten Niki Glisic. Ich bin überzeugt, dass wir geschlossen und mit frischem Schwung die so wichtige Imagearbeit für unsere Branche positiv weiter entwickeln und vorantreiben können. ■



ÜBERGABE Günther Reder (Bild oben) folgt auf Bundesebene Franz Danningner, der in Oberösterreich die Spitzenfunktion behält. Stellvertreter auf Bundesebene bleibt Burgenlands Obmann Roman Eder; neu ist Niederösterreichs Obmann Markus Fischer (von links).

ein Partner von FRIENDS ON THE ROAD

ZELTE-PLANEN

KAROPLAN GmbH

A-4470 Enns

www.karoplan.at

+43 (0) 7223 87 500