

„Wir bieten ein rollendes Lager“

INTERVIEW: Ingrid Glauninger, Geschäftsführerin Montan Spedition, im Verkehr-Interview. Sie sieht vor allem in der Türkei und Ukraine Potenzial. Frauenquoten steht sie kritisch gegenüber.

VON BERND WINTER

Wie verlief das letzte Geschäftsjahr bei der Montan Spedition?

Glauninger: 2015 war für uns ein recht erfolgreiches Jahr, trotz dieser immer wieder zitierten schwierigen Wirtschaftssituation. Wir konnten unseren Umsatz bzw. den Ertrag dem Verhältnis nach beibehalten. Wenn 2016 so wird wie 2015 war, dann sind wir sehr zufrieden damit.

Sie sind seit fast vier Jahrzehnten ein Kombiverkehrspezialist. Was sind dabei Ihre größten Herausforderungen?

Glauninger: Das Um und Auf ist das Minimieren der Leerfahrten. Das ist schwierig genug, da wir sehr stark im Rohstofftransport aus Ländern wie Polen, der Ostslowakei, Albanien oder Mazedonien engagiert sind. Eben da lassen sich Leerfahrten leider oft nicht verhindern. Dort liegen wir der von drei Seiten be- und derzeit bei 50 Prozent. Bei den

Wie haben sich Ihre Standorte in Fürnitz und Kapfenberg entwickelt?

Glauninger: Wir haben Fürnitz schwerpunktmäßig als Lagerstandort auf- und ausgebaut. Das funktioniert sehr gut. Sämtliche Containertransporte haben wir schwerpunktmäßig nach Kapfenberg verlegt.

Wo liegt der Schwerpunkt Ihrer Kundenausfrage?

Glauninger: Unser Fokus liegt auf dem Transport von Rohstoffen in erster Linie in loser Form, mineralisch oder metallisch, und zunehmend auch auf Sekundärrohstoffen wie Kabelabfälle, Motorenabfälle und Schrott. Zusätzlich ist alles, was in unsere selbst entwickelten MOCO (Montan Container) reimpasst, unser Akquisitionsziel. Mit dem MOCO-Bulks sind wir auf den Transport von losen Rohstoffen und Metallwaren spezialisiert. Der MOCO-Flex ist ein Allesköpper, der von drei Seiten be- und entladbar ist. Der MOCO-Multi

Welche Bedeutung haben die Adriahäfen wie Triest oder Koper für Sie?

Glauninger: Triest spielt für uns eine relativ unwesentliche Rolle. Koper ist für uns wichtiger. Dorthin haben wir im letzten Jahr 70.000 Tonnen transpor-



Ingrid Glauninger und Verkehr-Chefredakteur Bernd Winter

Was sind die drei wichtigsten „lessons learned“?

Glauninger: Die Erfahrungen aus der Vergangenheit rütteln, die aktuell vorhandenen Resourcen nutzen und mit beidem das Beste für die Zukunft des Unternehmens gestalten.

Was sind die drei wichtigsten „lessons learned“?

Glauninger: Die Erfahrungen aus der Vergangenheit rütteln, die aktuell vorhandenen Resourcen nutzen und mit beidem das Beste für die Zukunft des Unternehmens gestalten.

Was sind die drei wichtigsten „lessons learned“?

Glauninger: Die Erfahrungen aus der Vergangenheit rütteln, die aktuell vorhandenen Resourcen nutzen und mit beidem das Beste für die Zukunft des Unternehmens gestalten.

Türkeiverkehren geht rund ein Drittel beladen in zwei Richtungen – der Rest geht leer. Was die Beneluxstaaten betrifft, liegt das Verhältnis bei etwa 40:60. Die beste Auslastung haben wir bei anderen Relationen wie nach Koper/Slowenien. Dort haben wir einen Shuttleverkehr, der beladen runter und beladen rauft geht.

Wie sehen Sie die Entwicklung Ihres türkischen Standorts in Istanbul?

Glauninger: Istanbul hat sich in der Vergangenheit wieder gefestigt, weil seit zwei Jahren die Bahnverbindungen wieder funktionieren. Die türkische Bahn hat diese Strecke als Hochleistungsnetz ausgebaut und einfach das alte Netz stillgelegt. Das war für uns eine schwierige Situation. Jetzt sind wir natürlich wieder dabei Transporte aktiv in die Türkei zu akquirieren. Für die Verkehre in die Türkei ist für uns vor allem der Seeweg der primäre Wettbewerb nicht der Straßentransport.

ist ebenfalls ein Allrounder, der für lose Güter und Fertigwaren einsetzbar ist. In erster Linie muss die Kombination Straße-Schiene vorhanden sein. Unsere Kunden bemerken oft nicht wie umweltfreundlich unsere Verkehre funktionieren. Die Abholung erfolgt mit Lkw, der Hauptverkehr auf der Schiene und die Auslieferung erfolgt wieder mit Lkw.

Sehen Sie noch Wachstumspotential für Ihre Montan-Spedition?

Glauninger: Wir versuchen wieder verstärkt in den Raum Ukraine zu gehen, trotz der Russlandsanktionen und der Kriegssituation. Es gibt dort Produktionsstätten, die in der Vergangenheit sehr viel nach Europa verfrachtet haben und die nach wie vor über Transportbedarf verfügen.

ANZEIGE

FRÜHER GAB ES NOCH FIXE TONNAGEN, HEUTE IST ALLES VIEL FLEXIBLER.

tiert.

Was ist Ihnen bei der Mitarbeiterauswahl wichtig?

Glauninger: Mitarbeiter müssen eine grundsolide Ausbildung und Hausverständ haben. Zusätzlich müssen sie loyal gegenüber dem Unternehmen und dem Kunden sein. 100%ige Kundenzufriedenheit ist unser Ziel.

Welche Tipps hätten Sie an junge Menschen, die gerade vor der Berufs- bzw. Ausbildungswahl stehen?

Glauninger: Wichtig ist auf alle Fälle, so gut wie möglich zu wissen, was ich in meinem Berufsleben erreichen will. Der Spediteur ist ein sehr anspruchsvoller Job. Es gibt täglich neue Herausforderungen – allein schon die täglichen möglichen Änderungen der Straßenverhältnisse müssen immer wieder neu austariert werden.

► FORTSETZUNG AUF SEITE 7

Vollsortimenter auf der Schiene



VTG
RAILCAR

Inwieweit ist der iranische Markt für Sie von Interesse?

Glauninger: Derzeit spielt der Iran für uns noch keine Rolle. Das könnte sich in Zukunft schon ändern, weil es ja doch das Hinterland zur Türkei ist. Unsere Transporte gehen derzeit maximal bis in den Raum Ankara.

Wir vermieten rund 80.000 Güterwaggons. Für jedes Transportgut ist der Richtige dabei. Und falls noch Wünsche offen bleiben – wir bauen Ihnen Ihren Waggon nach Maß.

vtg-austria@vtg.com • www.vtg-rail.at

„Wir bieten ein rollendes Lager“

► FORTSETZUNG VON SEITE 3

bzw. Bahnsituationen durch Unfälle, Stau oder Wetterbedingungen. Wenn man einen Job sucht, wo man einen Tagesablauf nach „Schema F“ hat, dann sollte man nicht Spediteur oder Logistiker werden. Angehende Spediteure sollten auch gerne reisen und gegenüber tagtäglichen Veränderungen positiv eingestellt sein.

Es wird immer wieder beklagt oder es fällt auf, dass die Frau enquete in der Logistik nicht die höchste ist. Sind Sie für eine Einführung von Frauenquoten?

Glauninger: Ich muss ehrlich sagen, egal ob das jetzt unserer Branche oder generell die Frau in der Wirtschaft oder im Berufsleben betrifft – es entscheidet immer jede Frau für sich selbst. Ich glaube nicht, dass man das mit Quoten oder Prozentsätzen erzwingen kann. Es gibt viele Frauen, die Karriere machen wollen, dann sollen sie das auch tun – und andere wollen das nicht. Das sollte jeder einzelnen selbst überlassen bleiben. Das per Gesetz zu erzwingen halte ich nicht für sehr sinnvoll. Wenn ich jetzt unser Haus hernehme, bei uns sind die Frauen in der Überzahl. Ich glaube, wir haben eine Frauenquote von 60%, was das Büro

betrifft. Wir haben auch eine 100% Frauenquote in der Führungsetage.

Es gibt nicht nur einen neuen Verkehrsminister, sondern die Regierung hat sich auch gewandelt. Wo würden Sie für Unternehmer die Hauptthemen sehen, die angegangen werden müssen?

Glauninger: Ganz wichtig wäre, die Stimmung anzuheben. Dazu gehört auch ein gewisses Maß an Optimismus. Damit kann dann auch der Konsum wieder steigen. Zusätzlich brauchen die Unternehmen investitionsfreie Beiträge und eine Senkung der Lohnnebenkosten. Es darf aber für die notwendigen Reformen nicht zu viel Zeit vergehen – dann käme

Lkw als autonomes Transportsystem

ASPHALT NEWS: Selbstfahrende Lkw von Scania für spezielle Branchen.



Autonomes Transportsystem von Scania

und CEO, Scania. „Durch teil- oder vollautonomes Fahren lassen sich Sicherheit und Produktivität erhöhen. Und ein selbstfahrender Lkw fährt nie zu schnell oder aggressiv, macht Pausen fast überflüssig und steigert somit natürlich die Verfügbarkeit.“

Durch die integrierte Intelligenz sind die Lkw in der Lage, das Fahrzeugumfeld zu interpretieren, sich anzupassen und festgelegte Aufgaben zu erfüllen. Autonome Fahrzeuge haben bereits bei Testversuchen einwandfrei funktioniert, auch wenn bis zur kommerziellen Nutzung der Technologie noch einige Jahre vergehen werden. Henrik Eriksson, Präsident



Skeptisch gegenüber Frauenquoten in der Wirtschaft: Ingrid Glauninger

es wieder zu einem Stillstand. Das darf nicht passieren.

Wie wird die Montan Spedition 2030 aussehen?

Glauninger: Rohstoffe, ob sie jetzt metallisch oder mineralisch sind, werden in Österreich und den umliegenden EU-Ländern auch dann noch gebraucht werden. Wir werden uns auch 2030 auf Rohstoffe sowie auf die Erweiterungen unseres Montan-containers und die dazugehörigen Warenströme konzentrieren.

Wir haben in den vergangenen drei Jahrzehnten die gesamten Investitionen auf diese Entwicklung gesetzt und werden dies auch zukünftig tun.

Danke für das Gespräch.