

# ECO | DAS UNTERNEHMERMAGAZIN



Milliardengeschäft Car-IT

# Das vernetzte Auto

Rukapol im Porträt  
**Auf leisen Sohlen ...**

Crowdfunding  
**Millionen für  
smarte Kopfhörer**

Hintereggers Blickpunkte

# „Gedanken transportieren“

Der Transport, egal ob es sich dabei um Menschen, Tiere, oder Güter handelt, wird immer mehr zu einer großen Herausforderung. Keiner von uns will heute mehr auf etwas verzichten, sei es die eigene Urlaubsreise zu fernen Destinationen oder Delikatessen aus anderen Kontinenten, und das ganze sofort, ganzjährig und, wenn möglich, rund um die Uhr. Und so nehmen die Zulassungszahlen von Verkehrs- und Transportflugzeugen sowie die des Haupttransportmittels, des Lkw, ein mittlerweile beängstigendes und auf lange Sicht gesehen auch **bedrohliches Ausmaß** an. Nachdem aber keinerlei Bereitschaft zur Veränderung im Konsumverhalten von uns Menschen zu erwarten ist, ist es nun an der Zeit massiv gegenzusteuern!

## Und darauf lohnt es sich ein Auge zu werfen:

Flugzeughersteller stellen sich dieser Herausforderung seit langem mit der Entwicklung von Flugzeugen, welche immer größere Beförderungskapazitäten von Personen und Frachtgütern ermöglichen. Der Einsatz modernster Materialien unterstützt diesen eingeschlagenen Weg u. a. auch in der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und dem



damit unmittelbar einhergehenden CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Was hier in der Luftfahrt relativ gut gelingen zu scheint ist aber am Boden bis dato noch nicht von durchschlagendem Erfolg gekrönt. Hier stehen zwar noch immer die Schlagworte „Straße und Schiene“ im Vordergrund, aber aus vielen bekannten Gründen lässt der durchschlagende Erfolg schon einfach zu lange auf sich warten. Wenn auch manche Argumente verständlich erscheinen, warum der permanent und exorbitant steigende Transport

von Gütern aller Art nicht so einfach von der Straße auf die Schiene verlegt werden kann, wird es wohl an der starken Lobby der Lkw-Hersteller, der Spediteure und Frächter sowie der Mineralölkonzerne liegen, warum es hier so langsam voran, aber vor allem in die falsche Richtung geht. Und Regierungen kaufen lieber weiterhin um **Milliarden von Euros CO<sub>2</sub>-Zertifikate**, als hier endlich ba(h)nnbrechende Entscheidungen zu treffen bzw. die dazu notwendigen Gesetze zu erlassen. Und auch das übergeordnete EU-Parlament, dessen Neuwahl ja in Kürze ansteht, spielt in diesem Konzert fleißig und munter mit und versagt hier leider kläglich.

In diesem Zusammenhang stellt sich dem Schreiber dieser Zeilen immer wieder die Frage: Ist der Krümmungsradius einer Banane wichtiger als sich einer zukunftsorientierten Eisenbahnverkehrspolitik, zumindest für Europa, anzunehmen? Aber das sind wir ja mittlerweile gewöhnt, aber es stellt sich doch immer wieder die Frage nach dem Warum? Zugegeben, der Ausbau eines Schienennetzes für Hochgeschwindigkeitszüge gehört nicht zu den einfachsten und vor allem nicht zu den kurzfristigsten Aufgaben, vielmehr müssen aber jetzt die Weichen für die Zukunft gestellt werden, um nicht noch weitere Jahrzehnte zu verschlafen und die Lkw-Lawinen auf unseren Straßen immer mehr wachsen zu lassen. Falsch gedacht, man bringt jetzt Begriffe wie „Gigaliner“ und „Super-Lkw“ ins Spiel, um den Straßenverkehr in Zukunft noch mehr zu belasten. Und das unter dem Deckmantel einer dadurch möglichen Reduzierung der Lkw-Anzahl auf Europas Straßen mit zusätzlicher Schonung der Umwelt.

Man braucht kein Experte zu sein, um zu erkennen, um welche Art von Argumenten es sich hierbei handelt. Die Zukunft aber werden doch große Logistikumschlagpunkte in ganz Europa sein, welche durch Hochgeschwindigkeitsstrecken und -züge miteinander verbunden sind. Und die regionale Verteilung wird dann wohl noch immer auf unseren Straßen erfolgen müssen. Dass aber dadurch eine nicht unerhebliche Reduzierung der Belastung des Straßenverkehrs erreicht werden kann, steht wohl außer Zweifel! Letztendlich werden aber wir Men-

schen auch nicht umhin kommen, künftig auch unseren Beitrag insofern zu leisten, indem wir unser leider maßlos gewordenes Konsumverhalten reduzieren bzw. anpassen und damit die Reduzierung des u. a. dadurch entstandenen „Transportwahnsinns“ einleiten. Und dieser Aspekt sollte uns eigentlich zu denken geben, oder?



**Dietmar Hinteregger**, (1951) führte erfolgreich in den vergangenen 30 Jahren verschiedene Tochtergesellschaften internationaler Konzerne – zuletzt war er acht Jahre Österreich-Geschäftsführer des französischen Elektrokonzerns Schneider Electric. Im August 2008 gründete er die Hinteregger Consulting. Er berät und begleitet Unternehmen zu Fragen und Aufgaben in den Bereichen: Potenzialentfaltung, Mitarbeiter- und Führungskräfteentwicklung, Strategieentwicklung, Change- und Integrationsmanagement, Nachfolgeregelung, Cultural Awareness, Empowerment.

[www.h-consulting.at](http://www.h-consulting.at)