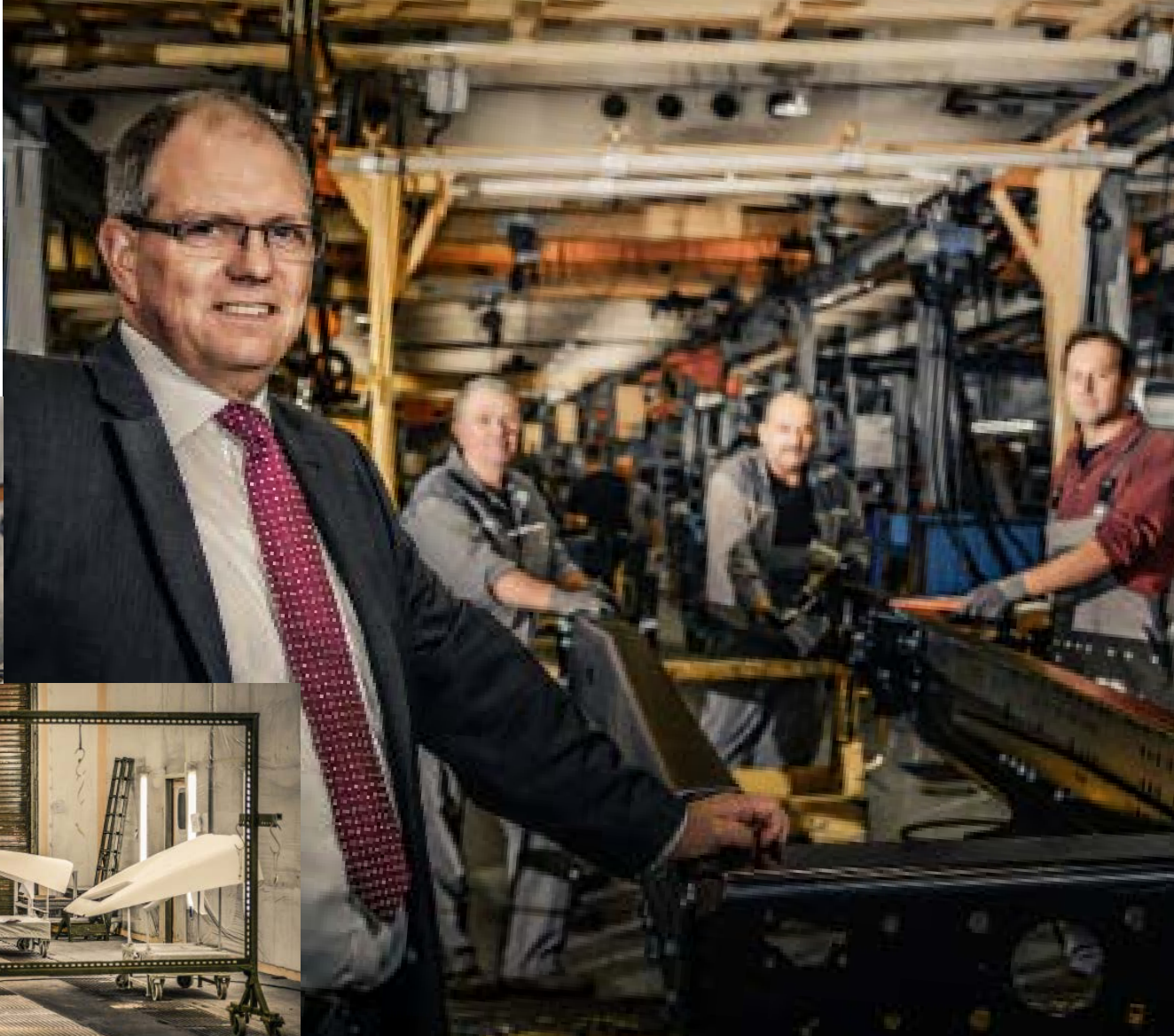


In den Werkshallen in Wien Liesing gleicht kein Fahrzeug dem anderen. Das besondere Know-how, das sich die Facharbeiter bei der Fertigung von Spezialfahrzeugen angeeignet haben, sichert ihren Arbeitsplatz.



Keep on trucking

Nach Auslaufen eines Auftrags für die britische Armee sah die Zukunft für den Liesinger Standort von Rheinmetall MAN Military Vehicles nicht sehr rosig aus. Doch dank speziellem Know-how und etwas Fortune gelang dem Team um Wolfgang Schirmer der Turnaround.

An der Brunnerstraße in Liesing werden schon seit den 20 Jahren Autobusse und LKW produziert. Zuerst von „Gräf und Stift“, seit den 70ern auch von MAN. Heute stellt hier ein Gemeinschaftsunternehmen von MAN und Rheinmetall Militär- und Sonderfahrzeuge her. Bis 2012 war das ein gutes Geschäft. Doch dann lief ein Großauftrag über 7.000 Fahrzeuge für die britische Armee aus und das Management unter Geschäftsführer Dr. Wolfgang Schirmer musste rund 170 Mitarbeiter entlassen. „Wir mussten restrukturieren, weil wir für die Auftragslage eine viel zu große Belegschaft hatten. Damals kam natürlich die Frage auf, ob wir nicht an einem anderen Standort produzieren sollen“, schildert Schirmer die Überlegungen von damals. Für die Produktion in der Stadt fand Schirmer dann aber zwei überzeugende Argumente.

Einerseits bot ihm der Sonderfahrzeugbau eine Nische, die es ermöglichte, auch mit Stückzahlen von nur etwa 3.000 Stück jährlich rentabel zu sein. Andererseits erkannte der Konzern die rund 600 Facharbeiter und Ingenieure als größtes Kapital des Liesinger Werks. „Wir machen Fahrzeuge, die für ein Serienband zu schwierig sind, bei uns aber noch in einer Produktionsstraße gefertigt werden. Dafür brauchen wir echte Fachkräfte, die wir hier in Wien noch finden.“

Kapital Mitarbeiter

Während in der Massenfertigung auch ungelernete Arbeitskräfte eingesetzt werden könnten, dauere es in Liesing bis zu acht Monaten, bis ein Facharbeiter eigenverantwortlich arbeiten könne: „Wir sind also deswegen in Wien, weil hier die Kernkompetenz der Mitarbeiter ist. Sowohl

am Band als auch in der Fahrzeugentwicklung“, erläutert Schirmer. Damit das so bleibt, investiert der Konzern in eine eigene Lehrwerkstatt und betreibt aktives Recruiting. „Wir bilden pro Jahr ca. 12 bis 18 Azubis aus. Derzeit haben wir 25“, liefert Schirmer dazu die Zahlen. Zusätzlich versuchen die Führungskräfte durch Vortragstätigkeiten an den Wiener Hochschulen auf das Unternehmen aufmerksam zu machen.

Neue Mitarbeiter wird der Manager bald auch brauchen: Ab 2016 wird ein Großauftrag für die australische Armee anlaufen, der RMMV bis 2020 auslastet und rund 1.1 Milliarden Euro Umsatz bringt. Bedenken, dass der Betrieb mit diesem Wachstum an seine Grenzen stößt gibt es vorerst nicht: „Wir könnten hier 6.000 Fahrzeuge im Jahr bauen. Momentan sind wir bei 2.000. Fläche oder Anlagen sind also noch nicht das Thema.“ In der Pflicht sieht er die Stadtplanung trotzdem: „Als wesentliche Aufgabe der Widmungsplanung sehe ich schon, das Industriegebiet hier zu erhalten und dafür zu sorgen, dass Konflikte durch den Wohnungsbau vermieden werden.“ www.rheinmetall-defence.com

„Michi, tu was!“

Marmelade- und Gurkenproduzent Hans Staud ist Ottakringer Unternehmer in vierter Generation. Dass er seit diesem Sommer laut über Abwanderung nachdenkt, hat mit seinem Bekenntnis zum Standort zu tun.



Ein Leben für die Erzeugung von Marmeladen und Konfitüren. 1971 gründete Hans Staud in Ottakring seinen ersten Produktionsbetrieb.



Der Stadtbezug beginnt bei Staud's schon bei der Verpackung. Rund 50.000 Marmelade- und Konfitüregläser bahnen sich zu Hochzeiten täglich ihren Weg durch die beiden Produktionsstraßen, die das Unternehmen nur wenige Meter von Yppenplatz und Brunnenmarkt entfernt bertreibt. Auf jeder ist schon im Logo zu lesen, wo sie produziert wurden. Dazu gibt es Wiener Kultur in üppiger Bebilderung. Werke von Klimt, Sessel von Thonet oder ein Porträt von Mozart: Darüber freuen sich auch Konsumenten in Italien und Kanada, wenn sie den Deckel ihres Marmeladeglases das erste Mal knacken. Wegen des großen Erfolgs hat Hans Staud erst letztes Jahr viel in seine Anlagen investiert. Seitdem sorgt eine von einem Schweizer Maschinenbauer speziell für ihn gefertigte High-Tech-Anlage dafür, dass die Qualität trotz größerer Mengen hoch bleibt.

Parkplätze und Liefersorgen

Diesen Produktionsprozess würde der Marmeladenkönig in Zukunft auch gerne sichtbar machen. Doch eine Schauproduktion hätte ihren Preis. 12,5 Millionen Euro würde der Ausbau der Fabrik ca. kosten. Zuviel für den 66-Jährigen: „Was das Projekt so teuer macht, sind die PKW-Stellplätze. Pro 100 m² müsste ich einen Parkplatz bauen. Das wären bei mir 16 Stück. Wir müssten unter die Erde gehen und dadurch wird das Projekt ungefähr doppelt so teuer.“

Neben den Parkplätzen bereitet auch die Liefersituation Sorgen. Oft schafft es der Sattelschlepper nicht in die schmale Hubergasse. Auf Anhänger muss er sowieso verzichten. Seit dem Sommer denkt Hans Staud deshalb laut über Abwanderung nach. Die Stadt hat mittlerweile darauf reagiert. „Michi, ich kann mir Wien nicht mehr leisten. Tu was!“, hat der bestens vernetzte Unternehmer dem Bürgermeister bei einem der persönlichen Termine mit auf den Weg gegeben. Seitdem gibt es Sondierungsgespräche mit Bürgermeister und der Wirtschaftsagentur. Eine erste Führung in Aspern hat Staud bislang aber nicht überzeugt. „Was mach ich in Transdanubien? Das ist mir zu uncharmant“, meint er. Seine Mitarbeiter würden den weiten Weg auch nicht auf sich nehmen. Am liebsten würde er im 16. bleiben, wo ihn selbst die Nachbarn als stadtvträglichen Betrieb schätzen: „Anrainerprobleme hatte ich noch nie“, schmunzelt er „Du hörst nix und Dreck machen wir auch keinen. Nur duften tun wir den meisten zu wenig.“ www.stauds.com