

Leben

Rita Michlits

Kaufkraft braucht Arbeitsplatz



Anton Wais, Generaldirektor der Österreichischen Post AG, verkündete mit stolzgeschwellter Brust ein Betriebsergebnis (Ebit) von 103 Mio. Euro für 2005. Das ist ein Plus von 25,3 Prozent gegenüber 2004. Die OMV verdoppelte den Gewinn auf 1,5 Mrd. Euro und das Ebit gleich mit, konkret bedeutet das um 101 Prozent auf 1,96 Mrd. Euro. Der langgediente Telekom Austria (TA)-Vorstand Heinz Sundt übergibt die TA „am 23. Mai mit hervorragender Bilanz und hervorragendem Ausblick“ an Mobilkom-Chef Boris Nemsic. Sein Nachfolger befindet sich laut

Sundt „in den komfortabelsten Startlöchern, die man sich vorstellen kann“. Drei Branchen, drei Großkonzerne, dreimal österreichische Erfolgsgeschichte.

Die Euphorie über die klingenden Kassen wird durch ein kurzes Streifen einer weiteren Kennzahl nur leicht getrübt. Die Mitarbeiter, die diese Gewinne erwirtschafteten, sind zwar auf Anfrage „unser höchstes Kapital“, abgebaut werden sie trotzdem. Seit dem Börsengang der TA im November 2000 schrumpfte der Festnetzbereich um 39 Prozent auf 9.557 Beschäftigte. Die Post hat seit 2003 etwa 2.500 Mitarbeiter weniger. Die OMV reduzierte die Mannschaft zwischen 2004 und 2005 um 1.249 Personen.

Beim Ruf nach mehr Verantwortung für das höchste Kapital geht es gar nicht um soziale Denke, sondern um ökonomische Notwendigkeiten. Wer soll die Güter und Dienste bezahlen? Die vielen Arbeitslosen werden Mühe haben. Wie sollen Jugendliche in die Markenwelt eintauchen, die sie dank Marketing-Maschinerie so mögen, wenn sie niemals Chance auf einen Arbeitsplatz bekommen? Und warum müssen Über-45-jährige Frauen bereits über Kampagnen betonen, nicht zum alten Eisen zu gehören? Sie haben noch 15 Jahre bis zur Pension und eine steigende Lebenserwartung. Wirtschaft braucht Kaufkraft. Beschäftigung ist ihr Motor.

Jakob Steuerer

Arbeit kann tödlich enden



Workaholics geben immer alles – für ihre Arbeit, ihren Erfolg. Und schaffen sich oft genug eine glanzvoll wirkende Karriere, deren Ende ebenso unerwartet wie fürchterlich ist. Denn: Nachdem der Arbeitssüchtige über viele Jahre alle körperlichen wie seelischen Warnzeichen seiner Krankheit ignoriert hat, ereilt ihn der Zusammenbruch, der bisweilen letal enden kann. Japan hat sogar einen eigenen Terminus dafür geprägt: „Karōshi“, der „Tod durch Überarbeitung“ – meist nach einem stressbedingten Herzinfarkt oder Schlaganfall. Ein Phänomen, das

sich in der bekannt ehrgeizig agierenden „Workforce“ Japans seit Beginn der 80er Jahre so deutlich zu häufen begann, dass sich aktuell bereits 40 Kliniken auf das Vorfeld dieser Gefährdung spezialisiert haben. Und das japanische Arbeitsministerium veröffentlicht seither regelmäßig präzise Karōshi-Statistiken.

Mehr noch: Die Einsicht, dass Arbeitnehmer wohl kaum unbeschadet mehr als 70 Wochenstunden unter Dauerstress arbeiten können, hat in Japan inzwischen zur juristischen Anerkennung von Karōshi als „haftungspflichtige Todesart“ geführt. Der Arbeitgeber kann von den Angehörigen im nachweislichen Einzelfall auf eine satte Entschädigung geklagt werden.

Ich frage mich aber: Warum muss uns erst der Tod auf Nahdistanz erscheinen, bevor in Sachen Suchtgefahr von Arbeit endlich mal vernünftig nachgedacht – und sogar gehandelt wird? Experten warnen uns schließlich schon seit geraumer Zeit: Fortgesetzt exzessiver Stress schadet über die Jahre sowohl dem Arbeitenden als auch der Firma. Und dies nachweislich, also durch ökonomische Fakten gesichert. Zugegeben, ein zynisches Argument: Mit dem „Faktor Mensch“ und einer produktiven „Work-Life-Balance“ wagen wir ohnedies nicht mehr zu kommen – in unserer mitteleuropäischen „Karōshi-Society“ der klammheimlichen Art.



Wenn Bubenräume in Erfüllung gehen: Verkehrsminister Hubert Gorbach darf seine Führungsqualitäten nicht nur am Modell, sondern auch im richtigen Leben beweisen. Foto: APA/Artinger

Für Gorbach ist mit 160 noch lang nicht Schluss

Verkehrsminister hat Hand auf noch viel schnelleren Schlitten.

Clemens Rosenkranz

Der orange, selbsternannte Autofahrerminister Herbert Gorbach will die Österreicher zum Rasen und Tempobolzen erziehen. Auf einer Teststrecke, die nicht ganz zufällig im BZÖ-Reservat Kärnten liegt, sollen Lenker, für die die Treibstoffkosten keine Rolle spielen, das Gaspedal bis zu Tempo 160 durchtreten können.

Für Gorbach, der die Angst des schwarzen Koalitionspartners vor zu großer Geschwindigkeit („Speed kills“) nicht nachvollziehen kann, könnte es aber noch schneller gehen. Denn der Minister hat die Hand auf einem weiteren Spielzeug, nämlich der Eisenbahn, die Otto Normalverbraucher nur in verkleinerten Versionen steuern darf. Und so richtig rasant sind die Spielzeug-Modellzüge ja auch nicht. Anders ist es bei den ÖBB: Deren Loks schaffen

mehr als 200 Kilometer, ohne dass Radarkontrollen und andere Hürden im Weg stehen. Das ist die dem Werbeslogan „Bahn wirkt“ unterlegte Botschaft.

Anstatt sich durch Staus und Baustellen durchzuschwindeln, was in Tempo-160-Abschnitten (und selbst bei 130 km/h) schon einen sehr gut eingefahrenen Lenker des Gorbachschen Dienstvehikels erfordert, könnte sich der orange Verkehrsminister in die Lok setzen. Dass Bahnfahren ökologisch ohnedies viel sinnvoller ist, könnte Österreichs oberster Eisenbahner mit einem Zug wahlkampfmäßig ausschlagen.

Wie ein Maharadscha

Aber weil die Wirklichkeit im Normalfall die Satire um Längen schlägt, wäre das Ergebnis des Umstiegs Gorbachs auf die Bahn wohl Folgendes: Der einzige Schnurrbartträger in der Regierung braust voran,

sein Chauffeur kommt mit dem Dienstschlitten und dem ministeriellen Gepäck über die Straße nach. Nach österreichischer Logik bietet jedoch der Führerstand einer E-Lok nicht genug Komfort für die Staatsrepräsentanten: Da müsste wohl ein ministerieller Hochgeschwindigkeitssalonwagen her, mit dem könnte Gorbach wie ein indischer Maharadscha rasen, reisen und rasten.

Und auch am Himmel ließe sich für den „Austro-Gorbi“ noch ein weiteres Objekt der Begierde finden: Leider ist die AUA nicht mehr mehrheitlich in Staatsbesitz. Für noch viel mehr Speed wäre da wohl eine Aufstockung des Anteils der Verstaatlichtenholding ÖIAG sinnvoll. Mit dieser patriotischen Tat könnte der Verkehrsminister zugleich eine im Raum stehende Übernahme der rot-weiß-roten Flotte durch den deutschen Kranich dauerhaft verhindern.

Beratereck

Fest or Famine

Despite all the negative statistics on unemployment, a global Manpower-study indicates that 50 percent of 33.000 employers surveyed across 23 nations are finding it harder to get people they need. North America was hit hardest, with over 70 percent having problems. India was one of the lowest with only 13 percent. Jobless rate in Canada just hit its 30 year low. In February, US ambassador Susan McCaw perhaps provided a reason for this finding, reporting that India graduates one million engineers annually – in contrast to the US (70.000) and Europe (30.000). And the shortage of technical talent will get worse as expected demographics kick in. Why now? Finding qualified people gets



more complex as job requirements escalate. For the first time in years, US salaries are going up, the executive search business is booming and companies are focusing on branding and retention strategies. But European companies are not concerned, perhaps expecting that the upcoming EU expansion will ease the shortage through employee mobility within greater Europe. The demographics are not in their favor. In contrast to North America, negative birth rate, substantive social plans and overaged population indicate they would do well to proactively address the issue or end up on the weaker side of the globe.

Lydia J. Goutas, Lehner Executive Partners