



Auf den Straßen wird es eng

Die EU fordert von Autoherstellern den Einsatz von „grünen“ Technologien. Massiv wird die Zahl der Neuzulassungen von Transportern und Lkws steigen.

Forschung: Kraftwerk auf Knopfdruck – Die Energiequelle für alle Fälle aus dem Auto Seite 4

Wirtschaft: Die Miniaturisierung der Mobilität – Autos zum Diskonttarif Seite 15

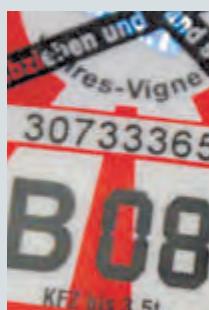
Dossier: Eine große Freiheit – Das Auto als Kulturgut ist heute umstrittener denn je ab Seite 19

Leben: Der Geldzähler – Steve Forbes über Unternehmertum, Giuliani und Vermögen Seite 23



Quickonomy

Nachrichten



Abgasfreie Autos bis 2020 6

Jetzt sollte die EU von der Autoindustrie abgasfreie Autos fordern. Dann sind sie 2020 auf den Straßen.

Umleitung ohne Stau 7

Navigationssysteme sollen künftig individuell aus dem Stau führen.

Die Blackbox fürs Auto 8

Der gläserne Autofahrer: On-Board-Units zeichnen Fahrtwege und Zeit für die Prämienberechnung auf.

Liebe auf der Rückbank 21

Der Verkehr im Auto: zwischen dem Vergnügen und der Notwendigkeit.

Der Goldengel 23

Ex-US-Schwimmstar Mark Spitz über Erfolg, Disziplin und Glück.

Kommentare



Umweltschutz auf großem Fuß 18

Unschönes, nett verpackt, ist verdaulich, umweltverträglich ist es noch lange nicht.

Vernavigiert 18

Navigationssysteme bringen manchem Ort eine unerwünschte Popularität. Über die Tücken der Technik.

Das Öko-Paradoxon 18

Ökologische Vorgaben für Autos sind läblich, aber leider nur Stückwerk.

Mein erstes Auto 26

Übers Auto im Jahr 2026 und Folgen der Umweltsünden von Mick Jagger und Co.

Frau am Steuer 26

Der Fahrstil von Frauen ist vorbildlich. Sie verursachen weniger Unfälle. Frau soll dennoch skeptisch bleiben.

Standards

Special Innovation ab 10

Zahlenspiel 16

Dossier ab 19

Reaktionen auf economy 25

Test 25

Beratereck 26

IMPRESSUM

Economy Verlagsgesellschaft m.b.H., 1010 Wien, Gonzagagasse 12/12

Geschäftsführender Herausgeber: Christian Czaak

Chiefredaktion: Christian Czaak, Thomas Jäkle (jake)

Redaktion: Margarete Endl, Astrid Kasperek, Klaus Lackner, Antonio Malony, Alexandra Riegler (arie), Christine Wahlmüller

Autoren: Beatrix Beneder, Lydia J. Goutas, Gregor Kuczera, Thomas Loser, Irina Slosar

Illustrationen: Carla Müller, Kilian Kada; Titelillustration: Carla Müller

Special Innovation: Ernst Brandstetter, Sonja Gerstl, Manfred Lechner

Produktion und Artdirektion: Tristan Rohrhofer

Lektorat: Elisabeth Schöberl

Anzeigen: Reinhard Babinsky

Druck: Lügärd, 1100 Wien

Druckauflage: 30.000 Stück

Internet: www.economy.at

E-Mail: office@economy.at

Tel.: +43/1/253 11 00-0

Fax: +43/1/253 11 00-30

Alle Rechte, auch nach § 44 Abs. 1 Urheberrechtsgesetz:

Economy Verlagsgesellschaft m.b.H.

Abonnement: 30 Euro, Studentenabo: 20 Euro

Probeabo: 10 Euro; abo@economy.at



Energie: Europa drohen bald Engpässe bei der Stromerzeugung

Die Kraft aus der Wüste

Schaffen wir es mittels Solarenergie und Biokraftstoffen, dass unseren Kindern und Enkeln eines Tages nicht der Strom ausgeht? Das diskutierten Experten im Rahmen der DLD-Conference.

Thomas Loser

Energie ist lebensnotwendig. Die Entwicklung der Zivilisation und von Gesellschaften basiert auf Energie. Die Weltbevölkerung wächst, und der Energiebedarf steigt. Ressourcen, die das Wachstum antreiben, werden knapp. Um zukünftigen Wohlstand zu gewährleisten, muss der zukünftige Energieeinsatz so effektiv wie möglich gemacht und die vorhandenen Energievorräte durch alternative Gewinnungsmethoden abgesichert werden. Welche Rolle Solarenergie oder Biokraftstoffe dabei spielen können, wurde vergangene Woche in München im Rahmen der DLD-Conference 2008 diskutiert. Die vom deutschen Medien-Unternehmen Burda veranstaltete Konferenz widmete sich der Digitalisierung und den damit einhergehenden Innovationen, die ohne Energie nicht möglich wären.

Die Kraft aus der Wüste

David Faiman, Physik-Professor an der Ben-Gurion-Universität und Direktor des National Solar Energy Center in Israel, Herbert Kohler, Chef-Ökologe von Daimler und Vize-Präsident des Bereichs Forschung bei Mercedes Benz, sowie Roby Stancel, Produktentwicklungschef bei Nanosolar, diskutierten Szenarien alternativer Energiegewinnung. „Nirgendwo auf dieser Welt existiert ein eine größere Nachfrage deckendes Solarenergiekraftwerk“, konsstatiert Faiman. Einerseits wegen des fehlenden Platzes und andererseits, wie der Physik-Professor skizziert, da eine Solarzelle von einem Quadratme-

ter Fläche zwei Jahre braucht, um die Energie herzustellen, die ein Fass Erdöl liefert. Platz für ein Solarenergiekraftwerk wäre in der israelischen Negev-Wüste. Doch der Staat Israel fördert im Gegensatz zu Deutschland die Gewinnung von Strom aus Sonnenenergie nicht.

Dafür ist in Deutschland der Platz für ein kapazitätsstarkes Kraftwerk nicht vorhanden. Faiman kann sich vorstellen, dass in Nordafrika entsprechende Anlagen zur Gewinnung von Strom aus Sonnenlicht gebaut werden und diese Energie dann nach Europa geliefert werden könnte. Daimler-Chefökologe Kohler glaubt an die wachsende Bedeutung von Biokraftstoffen als Beitrag zur Schonung der Ressourcen, aus denen fossile Energie stammt. „Jede Art von Biomasse kann mittlerweile in kohlendioxidfreien Treibstoff verwandelt werden“, erklärt Kohler. Diese synthetischen Kraftstoffe, die Kohler Sun-Diesel nennt, werden bei Daim-



Atomstrom ist sauber, aber zu risikoreich. Die Hoffnung liegt auf der Energiegewinnung in der Wüste. Foto: Photos.com

ler getestet, um herauszufinden, wie sich der Energieverbrauch der Fahrzeuge verbessert. Er bemüht sich zu versichern, dass die Autos der Zukunft mit mehr „grüner Energie“ betrieben werden als heute.

Ethanol ist, wie Nanocellar-Forscher Stancel einwirft, keine wirkliche Lösung, da „nicht einzusehen ist, warum aus Getreide Kraftstoff statt Nahrung gemacht werden soll und so in weiterer Folge die Lebensmittelpreise in die Höhe getrieben werden“. Für den Entwickler neuer Solarzellen-Technologie ist Biodiesel nur ein Übergangsphänomen. Kohler stimmte dem zu. Und wie Faiman ergänzt, ist Atomenergie auch keine Lösung: „Sie ist zwar sauberer als der Strom aus Braunkohlekraftwerken, aber ein Unfall wie in Tschernobyl ist immer noch denkbar.“ Klar sei, dass die vielen offenen Fragen zur Energiepolitik der Zukunft einer raschen Beantwortung bedürfen.

Im Stau hängen geblieben

Wenn 1,3 Mrd. Chinesen und eine Mrd. India in den kommenden zehn Jahren vom Radl oder Moped auf das Auto umsteigen – bei dieser Vorstellung bekamen die Manager der Autokonzerne feuchte Augen; nicht erst jetzt, schon Ende der 1980er Jahre standen die beiden Länder ganz oben auf der Wunschliste. Natürlich war klar, dass nicht jeder in den beiden Ländern sich das schnell leisten kann. Ein Beispiel: In China würde ein Autokonzern vorsichtig geschätzt etwa ein Prozent der Bevölkerung, das sind immerhin 13 Mio. Einwohner, zur Zielgruppe zählen. Das entspricht dem 1,5-Fachen der Einwohnerzahl Österreichs, die in der Lage sind, das not-

wendige Kleingeld für die Autos aus Detroit, Sindelfingen, München oder Mulhouse aus dem Ärmel zu schütteln. „Fette Beute“, sagen die einen, „Chinese Mathematics“ (so einfach ist es nicht, weil die Rechnung mehrere Unbekannte hat), die anderen. Dritten graute es schon damals vor Stau, Gestank und



Smog. Neben der EU, Al Gore und U2-Popstar Bono kommen nun alle Promis und Manager wie von Gottes Hand gelenkt auf Gutmenschengedanken, dass finstere Himmel über Peking an Sommertagen bei 30 Grad aufgrund der Verkehrslawine doch nicht der Normalfall sein können – und das im Jahr 2008. Gut 25 Jahre ist es her, dass Manager derselben Autokonzerne und Wissenschaftler vor Verkehrs- und Umweltkollaps gewarnt haben. Aber das Motto „Freie Fahrt für freie Bürger“ war die wichtigere Maxime. Wachstum, Fetisch, Emotion, Dreizack und Emily waren wichtiger. Die Nachgeborenen dürfen nun bezahlen – nicht nur mit Barem. Thomas Jäkle

Verkehr: Bis 2015 wird die Zahl der Neuzulassungen um 20 Prozent weltweit ansteigen – zulasten der Umwelt

Auf den Straßen wird es eng

Die EU schlägt zwar Alarm, indem sie der Automobilindustrie höhere Grenzwerte vorschreibt. Die Zahl der Neuzulassungen wird aber dennoch massiv ansteigen. Verkehrsexperten fordern radikale Maßnahmen.

Thomas Jäkle

Nicht nur in Peking und Schanghai, sondern auch in Mailand hängt der Himmel voller Wolken. Es sind keine Regenwolken, sondern Smog, der durch Industrieabgase entsteht, in Peking hauptsächlich durch die im Stau dahinkriechenden Autos mit ihren Abgasen. Er erschwert nicht nur das Atmen, sondern führt auch zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen.

Die Weltgemeinschaft müsste gewarnt sein. Auch wenn sich Österreich dieser Tage darüber freuen könnte, dass der Verkehrsbereich das EU-Klimaziel von minus 16 Prozent Kohlendioxid (CO₂) schon jetzt erreicht hat. Die Freude ist verfrüht. Die 16 Prozent gelten bis 2020 nicht nur für den Verkehr, sondern auch fürs Wohnen und Teile des produzierenden Gewerbes. Und in den beiden letzten Bereichen sei das Ziel nicht erreichbar.

Im Verkehrsbereich kann ebenso trotz der scheinbar positiven Bilanz von Entwarnung keine Rede sein. Schon allein deshalb, weil der Fahrzeugbestand weiterhin zunehmen wird. Und zwar weltweit. Bis zum Jahr 2010 soll es eine Mrd. Autos geben. Das Wachstum wird vor allem durch die boomenden Länder Asiens – China und Indien – sowie Osteuropa bestimmt werden. Derzeit sind weltweit 942 Mio. Autos auf den Straßen unterwegs.

Rasanter Autoabsatz

Verkehrsanalysten warnen bereits jetzt davor, dass das Erreichen der Milliarden-Schallmauer nur ein Intermezzo vor einem weiteren rasanten Wachstum darstellen wird. Trotz Umweltdiskussion werde bis zum Jahr 2015 der Fahrzeugbestand (Pkw und Nutzfahrzeuge) um knapp 20 Prozent auf 1,124 Milliarden steigen, erklärte Polk-Analyst Ulrich Winzen. Wachstumsregion Nummer eins ist Asien mit einem Plus von 43 Prozent, gefolgt von Osteuropa mit 33 Prozent. Auf dem amerikanischen Kontinent und in Westeuropa ist das Wachstum zwar am langsamsten, aber dennoch nimmt der Bestand immerhin noch um acht Prozent zu.

Winzen warnt vor weiterer Verschlechterung der Umweltsituation infolge von Neuzulassungen: Steigende Umweltstan-

dards könnten diese zusätzlichen Belastungen nicht ausgleichen. 33 Prozent aller Autos werden dann in Europa und Amerika fahren. Ein Viertel der zugelassenen Fahrzeuge wird 2015 Asiens Straßen verstopfen.

Allein im Nutzfahrzeugbereich wird die Nachfrage weiter massiv steigen. So erwartet der Autoverband VDA ein stabiles Nutzfahrzeuggeschäft. Im Dezember 2007 sind gegenüber dem Vorjahresmonat um 29 Prozent mehr Aufträge bei deutschen Herstellern eingegangen. Was Busse und Lastwagen betrifft, quellen die Auftragsbücher mit einem Plus von 59 Prozent geradezu über.

Radikale Forderungen

Was für die Automobilindustrie eine gute Nachricht, für die Umwelt aber die Hiobsbotschaft schlechthin ist: Der Bedarf, also eine Marktsättigung, wird laut Studie im Jahr 2015 in keinem Teil der Welt gedeckt sein. Soll heißen: Die Smog-Situationen in Metropolen wie etwa Peking werden sich noch eher zusipzen als entschärfen.

„Der öffentliche Verkehr muss ausgebaut werden. Ebenso muss Verkehr künftig vermieden werden.“

STEFAN SCHLEICHER

Um den Schadstoffausstoß in den Griff zu bekommen, will die EU-Kommission bis zum Sommer eine Grenze für den CO₂-Ausstoß neuer Fahrzeuge von 120 Gramm pro Kilometer festsetzen. Ab dem Jahr 2012 soll die Regelung gelten. Die Fahrzeugfleotten der Oberklasse-Hersteller Daimler, BMW, Audi und Porsche liegen derzeit deutlich über diesem Grenzwert und werden das Ziel ohne eine drastische Umstellung der Produktion auf kleinere Modelle wohl nicht erreichen. Die deutschen Autobauer stemmen sich mit aller Macht gegen die geplante Obergrenze und die Strafzulassungen, die sie bei einer Überschreitung besonders hart treffen würden.

Dagegen können sich die französischen Autohersteller wie Peugeot oder Renault auf einem „bequemen Polster“ ausruhen. Ihre vorwiegend produzierten



Die Umweltbelastung soll mit alternativen Antrieben radikal vermindert werden. Technisch ist vieles schon machbar. Vieles ist nicht gewollt. Und die Rahmenbedingungen fehlen. Foto: Bilderbox.com

Kleinwagen liegen nämlich genau unter dem Grenzwert.

Auf Forschungsseite werden radikale Einschnitte gefordert, um Staus, Gestank, Abgase und schlussendlich auch Lärm zu reduzieren, um vor allem auch die Klimaziele zu erreichen. Der Grazer Volkswirt Stefan Schleicher fordert radikale Maßnahmen wie den „Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder die Vermeidung des Verkehrs“. Außerdem gebe es keinen triftigen Grund, warum man nicht auch in Österreich die Mineralölsteuer auf das Niveau Italiens oder Deutschlands anhebt. Damit es nicht zu einer versteckten Steuererhöhung komme, könnte im Gegenzug eine Absenkung von Komponenten einhergehen, die mit der Kfz-Steuer in Verbindung stehen.

Neue Chancen entstehen aber auch durch Innovationen für die Autoindustrie, etwa für Fahrzeuge mit geringerem Spritverbrauch, Elektroautos und neue Autobatterien.

Solarstaat Israel

In Israel will Shai Agassi, ein Aussteiger aus der Software-Industrie, ein neues Verkehrskonzept auf die Beine stellen. Der 39-Jährige, ehemals Vorstand und „Kronprinz“ beim deutschen Software-Bauer SAP, hatte 2007 den Konzern verlassen, um sich künftig der Umwelt zu widmen. Agassi wurde 2003 von *Time Magazine* und CNN zu den 20 weltweit einflussreichsten Leuten gewählt. Er will nun Stromkonzerne, Banken sowie Autohersteller an einen Tisch bringen, um landesweite Netze von Ladestationen und Elektroautos aufzubauen.

In insgesamt 15 Ländern hat Agassi sein „Project Better Place“ im Vorjahr gestartet. In

Israel sollen in den kommenden 18 Monaten 500.000 Ladestationen in Haushalten und an öffentlichen Plätzen entstehen, wo die Batterien aufgeladen oder an 150 Stellen ausgetauscht werden können.

Bis zum Jahr 2011 soll nach Planungen Agassis die Massenproduktion beginnen. Renault und die japanische Tochter Nissan konnten bereits für die Koo-

peration gewonnen werden. Sie werden schon heuer Elektroautos in kleinen Serien testen. Der Strom soll aus regenerativen Energien kommen. Fünf Mrd. US-Dollar (3,4 Mrd. Euro) sollen in Israel deshalb in den nächsten Jahren in Solaranlagen investiert werden, die den Strom für die Batterien erzeugen werden.

www.projectbetterplace.com

IBM PAN PTIMUM

IBM PANOptimum.
Die neue IBM Roadshow ganz in Ihrer Nähe.

29.01. Wien, Palladium Vienna DC
Donau City Straße 15, 1220 Wien

31.01. Salzburg, Salzburgarena
Am Messezentrum, 5021 Salzburg

27.02. Graz, Grazer Kongress
Albrechtgasse 1, 8010 Graz

28.02. Klagenfurt, Schleppa Event Halle
Schleppa Platz 1, 9020 Klagenfurt

12.03. Linz, Lederfabrik
Leonfeldner Str. 328, 4040 Linz / Urfahr

08.04. Igls, Congresspark Igls
Eugenpromenade 2, 6080 Igls bei Innsbruck

10.04. Dornbirn, Hotel Martinspark
Mozartstraße 2, 6850 Dornbirn

IBM

Melden Sie sich gleich an:
ibm.com/at/events/panoptimum

Forschung

Kraftwerk auf Knopfdruck

MacGyver würde es gefallen: ein Auto, das die Hauselektrik antreibt und dem Stromnetz unter die Arme greift. Bis zum wandelbaren Minikraftwerk für jedermann müssen die Technologien allerdings noch reifen.

Alexandra Riegler Charlotte/USA

Im Hintergrund wird in gleichend weißem Licht gestorben und geheiratet, während der „Prius“ durch die Wüste düst. Toyotas Hybridbenziner dominiert die Schlusszenen der TV-Serie *Six Feed Under*. Als geradezu unbefleckter Begleiter für den Kreislauf des Lebens wird das Auto da platziert – Imagewerbung, die sich mit Geld scheinbar kaum aufwiegen lässt. Tatsächlich soll das Product Placement den japanischen Autohersteller nichts gekostet haben. Weil der US-Kabelsender HBO Produkte nach Überzeugung und nicht aber gegen Geld positioniert.

Auch sonst zählt die Biografie des „Prius“ zu den Träumen eines jeden Autoherstellers. Weil sich die Jungen und Trendbewussten hinter sein Steuer setzen, im echten Leben wie im Film, musste sich Toyota kaum um Werbung kümmern. Erst 2007, sieben Jahre nach der internationalen Einführung, entschloss man sich in den USA zu einer landesweiten Kampagne.

Das Modell wird zumeist auch nicht gekauft, um Geld zu sparen; dabei reichen fünf Liter Benzin beim „Prius“ immerhin für 100 Kilometer im Stadtverkehr. Sein Chassis mit charakteristischem Hinterteil ist viel-

mehr ein Statement: „Schaut alle her, mein Auto ist sauber.“ Autofahren wird mit Umweltschutz gleichgesetzt.

Fahrzeug mit Steckdose

Die US-Autoriesen lehrte der Erfolg des „Prius“ das Fürchten und trieb sie, trotz einiger Widerstands, schließlich doch in die Innovation. Zwar verlegte man sich bisher eher darauf, den großen Sport Utility Vehicles (SUV) einen grünen Anstrich zu verpassen, aber auch Detroit hat Neues zu bieten. So tüftelt etwa General Motors (GM) mit dem „Chevrolet Volt“ an einem mit Benzin unterstützten Elektroauto, das es ohne Treibstoff rund 65 Kilometer weit schaffen soll, dessen Batterieversorgung allerdings noch nicht vollständig gelöst ist. So betonte Al Weverstad, Executive Director des Public Policy Center bei GM, auf der Los Angeles Car Show, dass man „mit zwei führenden Herstellern“ Verträge für die Entwicklung von Batterien „aggressiv“ verfolge.

Teile der zumeist technikaffinen Klientel des „Prius“ versuchen sich indes an Hacks, kleinen Software-Veränderungen oder größeren Umbauten. Mit deren Hilfe sollen Tankfüllungen mehr Kilometer ausgeben oder sich Beschränkungen



Autofahren als Akt des Umweltschutzes: Kaliforniens Gouverneur Arnold Schwarzenegger ließ im Zuge der „Prius“-Begeisterung seine Autosammlung ökologisch korrekt nachrüsten. Foto: EPA

bei der Benutzung des GPS-Systems ausmerzen lassen. Hoch im Kurs steht dabei das Thema Vehicle-to-Grid (V2G). Umgebaut zu einem umgangssprachlich als Steckdosen-Hybrid bezeichneten Fahrzeug speist die erweiterte Batterie eines parkenden Autos Energie ins Stromnetz. Wird der Strom also nicht fürs Bewegen der Räder verwendet, soll er dabei helfen, Spannungsschwankungen im US-amerikanischen Stromnetz abzufedern und Überlastungen zu verhindern. Da die meisten Autos pro Tag nur rund eine Stunde im Einsatz sind und die restliche Zeit mit geladener Batterie parken, ergibt sich durch Steckdosen-Hybrid-Modelle und Elektrofahrzeuge theoretisch das Potenzial Tausender kleiner Kraftwerksaußenstellen.

Kostspielige Batterien

Wirtschaftlich ist dies doppelt interessant: Kunden, die Kapazitäten an ihren Energieversorger verkaufen, wenn diese am dringendsten benötigt werden, reduzieren ihre Stromrechnung. Die Energieunternehmen wiederum können ihre teuer eingekauften Standby-Kapazitäten verringern. Insbesondere ließe sich auf diese Weise auch Energie aus Wind- und Solarstrom zwischenspeichern.

Voraussetzung für V2G sind zunächst spezielle Batterien in den Fahrzeugen, die Lasten aufnehmen und zu einem späteren Zeitpunkt abgeben können. Die verfügbaren Technologien sind nicht nur kostspielig, auch wei-

sen viele der Energiespeicher nur eine unzureichende Lebensdauer auf. Einige Unternehmen, die Hybridfahrzeuge entsprechend anpassen, um etwa bei einem Stromausfall die

„Ich ließ die Antriebe meiner Autos auf hybrid, elektrisch und Wasserstoffbetrieb umbauen.“

A. SCHWARZENEGGER

breiteren Einsatz könnte sich die Übermittlung via GSM sowie die Ortsbestimmung über GPS anbieten.

Ebenfalls V2G betreiben die Wissenschaftler der University of Delaware mit dem rein elektrisch angetriebenen „Scion“ von Toyota. Die Batterie des Prototyps soll Ausfahrten von knapp 200 Kilometer ermöglichen und fünf Jahre halten. Strom lässt sich dynamisch in beide Richtungen transportieren. Und mit dem Pkw soll sich jährlich Strom im Wert von 2000 bis 4000 US-Dollar (1350 bis 2700 Euro) an die Energieversorger verkaufen lassen.

V2G für Europa

Angesichts der dichten Verbreitung spritsparender Kleinwagen in Europa liefert der „Prius“ hier einen weit geringeren Kontrast zum Durchschnittsfahrzeug. Die Bedeutung von V2G als etwaigem Zwischenspeicher für alternative Energien dürfte allerdings bei Weitem nicht ausgelotet sein.

Im US-Kernland des „Prius“, in Kalifornien, stehen die Zeichen indes weiter auf demonstrativem Umweltschutz. Gouverneur und Autosammler Arnold Schwarzenegger zeigt vor, wie dies gehen kann: „Seit wir mehr über (...) die Bedeutung von Emissionsreduktionen gelernt haben, ließ ich die Antriebe meiner Autos auf hybrid, elektrisch und Wasserstoffbetrieb umbauen, sowohl beim Hummer als auch den anderen Autos.“

techno: logisch gründen

Wir finanzieren Ihre Idee
tecnet hilft Ihnen Forschungsergebnissen zum Durchbruch mit

- Patent- und Technologieverwertung,
- Gründerunterstützung,
- Venture Capital.

tec
capital
net
www.tecnet.co.at

N Wir haben noch viel vor.

Special Wissenschaft & Forschung

Vorbildliche Aufarbeitung

40 Jahre nach der gewaltsamen Niederschlagung des „Prager Frühlings“ recherchiert ein internationales Team in den ehemaligen Archiven der Kommunistischen Partei der Sowjetunion (KPdSU), was damals hinter den Kulissen geschah. Der renommierte österreichische Historiker Stefan Karner leitet dieses ambitionierte Vorhaben.

Sonja Gerstl

In der Nacht vom 20. auf den 21. August 1968 marschierten Truppen der Warschauer Pakt-Staaten in die Tschechoslowakei ein. Sie beendeten damit gewaltig die Reformbewegung des tschechoslowakischen KP-Chefs Alexander Dubček, der sich für einen „Sozialismus mit menschlichem Antlitz“ eingesetzt hatte. Der „Prager Frühling“ wurde brutal unterdrückt.

40 Jahre nach den Ereignissen vom August 1968 gibt die Forschung Antworten auf offene Fragen wie etwa: Wie kam die Entscheidung in Moskau tatsächlich zustande? Wie wurde sie im „Ostblock“ unter den KP-Führern vorbereitet? Rechnete man mit einem Eingreifen der USA? Wer waren die Hardliner?

Österreichische Leitung

Zum ersten Mal werden dazu auch bislang unter Verschluss gehaltene Dokumente aus dem Archiv des ehemaligen Zentralkomitees der KPdSU im Originaltext und in Übersetzung vorgelegt und Gesprächsprotokolle der entscheidenden internen Besprechungen publiziert. Ebenso kommen ehemalige Demonstranten auf dem Roten Platz zu Wort. Die partielle Öffnung der ehemals sowjetischen Archive gab auch den Anstoß für dieses umfassende Projekt des österreichischen Wissenschaftsministeriums, dessen Leitung bei Stefan Karner, Leiter des Boltzmann-Instituts für Kriegsfolgenforschung (Graz-Wien-Klagenfurt), und seinem Mitarbeiter Peter Ruggenthaler liegt. „Im Forschungsnetzwerk sind insgesamt 30 Institutionen mit rund 70 Wissenschaftlern in ganz Europa, Russland und den USA beteiligt. Die Zusammenarbeit verläuft hervorragend und kann als beispielhaft für die notwendige vernetzte zeitgeschichtliche Forschung, besonders mit Partnern in Russland, gelten. Dieses Projekt ist auch beispielhaft für die Aufarbeitung eines belasteten Kapitels der Geschichte.“

Dokument der Zeit

Zum Projekt „Prager Frühling“ werden im Frühsommer 2008 zwei Bände publiziert: eine etwa 1500 Seiten starke Quellenedition und Band mit rund 60 wissenschaftlichen Beiträgen. Zum Jahrestag selbst wird in Wien und in Graz vom 20. bis zum 22. August 2008 eine große Konferenz ausgerichtet.



„Prager Frühling“: Wäre die Tschechoslowakei 1968 aus dem sowjetischen Machtbereich ausgeschert, hätte der Zerfall des Sowjet-Reichs bereits im Jahr 1968 stattgefunden. Foto: Bilderbox.com

tels der sowjetischen Geschichte durch das heutige Russland“, zeigt sich Karner zufrieden.

Neue Erkenntnisse

Nach zwei Jahren Arbeit können die Wissenschaftler mit neuen Erkenntnissen aufwarten. Karner: „Besonders die Entscheidungsprozesse, das Funktionieren der Abstimmungen im Warschauer Pakt, die Rolle Breschnjews, sein vertrautes Verhältnis zu Dubček, die Hard-

liner in der Kreml-Spitze, die Kränkung Walter Ulrichts, als man ihm verwehrte, in Prag einzumarschieren – alles, was bislang nur vermutet werden konnte, liegt uns nunmehr offiziell vor.“ Klar ist: 1968 ging es um die Erhaltung der Teilung der Welt und damit des kommunistischen Machtbereichs unter sowjetischer Hegemonie. Wäre die Tschechoslowakei 1968 wirklich aus dem sowjetischen Machtbereich ausgeschert, hätte – so ist

der Historiker überzeugt – der Zerfall des Sowjet-Imperiums nicht erst 1989, sondern schon 1968 stattgefunden. Karners (vorläufiges) Resümee: „Es ist unglaublich spannend, 40 Jahre später minutiös nachzulesen, was damals in dieser umfassenden Zusammenschau auch den handelnden Akteuren – also Dubček, Breschnjew, Gomulka, Kádár, Ulbricht und Johnson – verborgen blieb.“

www.bik.ac.at

Gisela Zieger: „Wissenschaft ist auch als Teamwork in internationaler Zusammenarbeit zu sehen. Der Vorteil ist, gemeinsam Spitzenergebnisse zu erreichen oder eigene Stärken entwickeln zu können“, erklärt die Betreuerin von internationalen Forschungskooperationen im Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung (BMWF).

Forschung in internationalen Teams

economy: Welche Relevanz haben internationale Forschungskooperationen für das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung bezüglichweise die Wissenschaft?

Gisela Zieger: Die Relevanz internationaler Forschungskooperation besteht unter anderem im Informationsaustausch, in der gemeinsamen Erarbeitung bestimmter Materien, in der Beurteilung regionaler Aspekte oder betrifft die Bearbeitung offener Fragen, meist interdisziplinär. Kooperation kann aber auch bedeuten, methodische Stärken oder Know-how unterschiedlicher Institutionen für gemeinsame Arbeiten oder Erkenntnisse zu nutzen – oder zum Beispiel die Erdbebendaten in Real-Zeit zu erfassen. Für das BMWF ist es wichtig, Öster-

reich international als Wissenschafts- und Forschungsstandort zu positionieren.

Wer profitiert davon?

Idealerweise profitieren alle Partner. Der Vorteil ist vergleichbar mit Zielen der Wirtschaft, im globalen Wettbewerb zu bestehen und durch Einbindung in Netzwerke Spitzenergebnisse zu erreichen und/oder in der Zusammenarbeit Stärken entwickeln zu können. Allerdings ist in der Wissenschaft der „Profit“ nicht als Gewinn, sondern anhand von Kriterien wie Publikationen, Patenten oder Nobelpreisen und wichtigen Voraussetzungen für die Zusammenarbeit wie Vertrauen, Promotoren zu finden und Einfluss nehmen zu können, nachvollziehbar.

Welche Vorhaben werden in diesem Rahmen abgewickelt?

Thematisch gibt es in der internationalen Forschungskoope-



Gisela Zieger betreut die Wissenschafts- und Forschungskooperationen für Mittel-, Ost- und Südosteuropa im BMWF. Foto: Michal Fedák

ration vordergründig betrachtet keine Grenzen. Einfluss auf Forschungsthemen ergeben sich auf der Basis von Kompetenzen oder Schwerpunkten des BMWF, Schwerpunkten des EU-Rahmenprogramms für Forschung, Technologie und Entwicklung oder Interessen von Partnernländern. Wichtige Aspekte für konkrete Projekte sind innovative Ansätze und/oder neue Kontakte. Projekte sind in den Bereichen der Geisteswissenschaften, Naturwissenschaften und Technik wie Materialwissenschaften oder Chemie und zur Netzwerkbildung zu finden.

Ein Projekt widmet sich dem „Prager Frühling“. Worin liegt hier die Herausforderung?

Die besondere Herausforderung dieses Projekts besteht

unter anderem in der internationalen Betrachtung zur Aufarbeitung einer politischen Krise. Einer, von der auch Österreich betroffen war.

Basis dieses geisteswissenschaftlichen Projektes ist der Zugang zu russischen Archiven, und der ist generell eher etwas schwierig. sog

Die Serie erscheint mit finanzieller Unterstützung durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung.

Teil 27

Die inhaltliche Verantwortung liegt bei economy.
Redaktion: Ernst Brandstetter
Der 28. Teil erscheint am 15. Februar 2008.

Forschung

Notiz Block



Quer durch die Quantenwelt

Eine neue Methode zur Kontrolle des Bindungszustands von ultrakalten Molekülen haben Forscher vom Institut für Experimentalphysik der Universität Innsbruck unter Leitung von Johannes Hecker Denschlag und Rudolf Grimm entwickelt. Sie können quasi durch verschiedene Bindungszustände der Moleküle navigieren. Die Bindungsenergie eines Moleküls kann zahlreiche Werte annehmen. Diese quantisierten Bindungszustände sind für Experimentalphysiker von großem Interesse. Fernziel ist, ein ultrakaltes Molekül in den Grundzustand zu versetzen. Bei Atomen ist das Routine, mit Molekülen wurde das noch nicht geschafft, weil sie komplexere Gebilde und deshalb viel schwerer zu kontrollieren sind. Die neue Methode erlaubt es, durch dynamisches Anlegen von Magnetfeldern und das Einstrahlen von Radiowellen die Teilchen von einem Energieniveau auf das benachbarte zu befördern. Im Experiment wurde ein sehr schwach gebundenes Molekül aus zwei Rubidium-Atomen über neun „Kreuzungen“ in einen stärker gebundenen Zustand überführt.

Virus geht vom Mensch zum Tier

Forscher vom Berliner Robert-Koch-Institut und vom Max-Planck-Institut für Evolutionsbiologie in Leipzig haben erstmals einen direkten Beleg für die Virusübertragung von Menschen auf Menschenaffen gefunden. Sie wiesen in Gewebeproben von Schimpansen im Taï-Nationalpark an der Elfenbeinküste zwei typische Erreger von Atemwegserkrankungen bei Menschen nach. Die Ergebnisse sind für die Frage bedeutend, ob die Öffnung von Gorilla- und Schimpansen-Reservaten für den Tourismus zur Bewahrung gefährdeter Arten beitragen kann. Die in der Zeitschrift *Current Biology* ver-

öffentlichte Studie zeigt neben der Gefahr eines Überspringens von Krankheiten vom Mensch zum Tier auch, dass Forschung und Tourismus illegale Wilderei verringern. Dieser schützende Effekt überwiegt die Sterblichkeit bei Schimpansen durch Einwirkung menschlicher Krankheitserreger.

Die lange Fahrt zum Merkur

Der Satellit „Bepi-Colombo“ der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) wird 2013 auf den Weg zum Merkur geschickt. 2019 soll der Satellit den der Sonne am nächsten liegenden Planeten erreichen. Das ESA-Projekt sei die aufwendigste Merkur-Mission, die 80-mal mehr Daten liefern könnte als die US-Mission „Messenger“, sagt der wissenschaftliche ESA-Leiter Johannes Benkhoff. Bepi-Colombo, benannt nach dem italienischen Mathematiker und Raumfahrtgenieur Giuseppe („Bepi“) Colombo (1920–1984), soll mindestens ein Jahr lang die Oberfläche und das Innere des Planeten erforschen, der noch viele Rätsel aufgibt. Das ESA-Budget für Bepi-Colombo beträgt 665 Mio. Euro, davon entfallen 350,9 Mio. Euro auf den Satelliten.

Biologische Kunst-Organe

Nachdem Forscher mit einem biologischen Kunstherz für Aufsehen gesorgt haben, wollen sie nun einen Schritt weitergehen und andere Organe nachbilden. Beim Rattenherz hatten die Forscher alle Zellen ausgewaschen, bis das Grundgerüst übrig blieb. Dieses wurde mit frischen Zellen besiedelt und das Herz wieder zum Schlagen gebracht. Nach dem gleichen Verfahren sollen nun Lungen gebildet werden, erklärte der leitende Wissenschaftler der Versuche, der österreichische Chirurg Harald Ott von der Harvard Medical School. *red/APA*

Ernst Pucher: „In Kalifornien gibt es Autos mit null Emissionen. Weil es Kalifornien in den 1990er Jahren von der Autoindustrie so verlangte.“ Der TU-Wien-Professor fordert eine Strategie für Europa.

Abgasfreie Autos bis 2020 – wenn die EU es will

Margarete Endl

Vor drei Jahrzehnten waren Fahrzeuge Dreckschleudern. Pkws auf Österreichs Straßen verpesteten 1980 mit 600.000 Tonnen Kohlenmonoxid die Luft. Lkws trugen mit 37.000 Tonnen Schwefeldioxid zum sauren Regen bei. Nun stoßen dank strenger Abgasbestimmungen Pkws nur mehr ein Hundertstel der damaligen Kohlenmonoxidwerte aus, und Auspuffgase stinken nicht mehr teufisch, seit die Treibstoffe entschwefelt sind. Allerdings sind Emissionen von Stickstoff und Russpartikel noch sehr hoch. Fahrzeuge sind in Österreich für ein Drittel der Stickstoffoxide und 15 Prozent des Feinstaubs verantwortlich. Obwohl es schadstofffreie Autos bereits gibt: Der US-Bundesstaat Kalifornien hat die Autoindustrie per Gesetz gezwungen, solche Autos auf den Markt zu bringen – gegen anfangs heftigen Widerstand der Industrie.

Nun gibt es ein weiteres Problem: das klimaschädigende Kohlendioxid (CO_2). Die CO_2 -Emissionen von Fahrzeugen steigen statt zu sinken, wie es laut Kyoto-Vertrag erforderlich wäre. Weil der Verkehr rasant zunimmt und die Autoindustrie bisher keine Reduktion des Treibstoffverbrauchs geschafft hat. In Österreich stieg der CO_2 -Ausstoß von Pkws, Lkws und Bussen seit 1980 von zehn auf 16 Mio. Tonnen. Der Straßenverkehr verursacht 18 Prozent der gesamten CO_2 -Emissionen.

economy: Sie leiten ein Forschungsprojekt über nachhaltige Mobilität im Jahr 2020.

Was können wir uns erwarten?

Ernst Pucher: Wir beschäftigen uns mit sauberer Energie im Straßenverkehr. Es geht darum, klimarelevante Emissionen, Russpartikel und Stickstoff zu eliminieren. Wir müssen jetzt Maßnahmen setzen, wenn sie 2020 wirken sollen. In Kalifornien gibt es bereits Autos mit null Emissionen. Weil es Kalifornien in den 1990er Jahren von der Autoindustrie so verlangte. Sie musste schadstofffreie Autos auf den Markt bringen. Ein bestimmter Prozentsatz neu zugelassener Pkws muss null oder extrem niedrige Emissionen haben. Dieser Prozentsatz steigt jedes Jahr. Auch die zulässigen Abgasmengen der Lkws werden von 2007 bis 2010 auf weniger als ein Zehntel der in Europa gültigen Grenzwerte reduziert.

Zur Person



Ernst Pucher ist Professor am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Fahrzeugbau an der Technischen Universität Wien. Er forscht zu alternativen Antriebstechniken. *F: A. Sekanina*

Warum kann die Autoindustrie schadstofffreie Autos nach Kalifornien liefern, aber nicht nach Europa?

Sie könnte die Autos liefern. Doch warum sollte sie, wenn das nicht gefordert wird?

Weil die Leute vielleicht solche Autos kaufen wollen!

Bei uns? Wer denn? Die Autos sind teurer. Abgasfreie Autos sind ein gesellschaftliches Anliegen. Das betrifft ja nicht den einzelnen Fahrzeughalter. Der will ein kostengünstiges Auto. Wenn ein Auto höhere Emissionen haben darf, kann der Motor billiger hergestellt werden.

Wie hoch ist der Preisunterschied?

So ein Auto kann um fünf bis zehn Prozent teurer sein.

Kann ich als Konsumentin bei BMW ein Auto bestellen, das für Kalifornien gedacht ist?

Schwerlich. Weil Sie für die neue Motortechnik hier keine Wartung bekommen. Deshalb müssen EU und die einzelnen Staaten früh genug sagen, dass sie auch schadstofffreie Autos haben wollen. In Europa sind wir stattdessen extrem auf den Energieverbrauch fokussiert.

Welche Autos haben Zukunft?

Unsere Vision ist: keine Abgase, kein Lärm, keine Unfälle. Eine gute Lösung auf dem Weg dorthin sind mit Erdgas oder Methan betriebene Autos. Sie stoßen weniger CO_2 als Diesel oder Benzin aus. Wir forschen auch im Bereich Brennstoffzelle und elektrische Antriebe. Unser Ziel ist, CO_2 -Emissionen gänzlich zu beseitigen. Das ist mit einer entsprechenden Vorlaufzeit technisch machbar.

Wann kann es so weit sein?

Jetzt muss die Strategie festgelegt werden. Die Einführung sollte in zehn Jahren erfolgen. Wir tun uns leichter als die Kalifornier in den 1990er Jahren. Damals gab es die Technologie erst in Ansätzen. Jetzt ist sie bereits entwickelt. Daimler erprobt gerade eine Flotte von 60 Fahrzeugen bei DHL, UPS und anderen Unternehmen. Wenn man schon so weit ist, ist der nächste Schritt, Tausende Fahrzeuge herzustellen, sehr klein.

Sollte man das Problem nicht grundsätzlicher lösen: mit einer Reduktion des Verkehrs?

Ich kenne Konzepte seit 1955, wo es heißt: Der Verkehr muss weniger werden. Deshalb haben wir den umgekehrten Ansatz: Die Leute sollen so viel fahren, wie sie wollen. Unsere Aufgabe ist, die Auswirkungen technologisch zu minimieren.

Und unser Verhalten, Pizza und Bücher nach Hause liefern zu lassen, trägt zu noch mehr Verkehr bei.

Es macht wenig Unterschied, wenn Sie in der Buchhandlung einkaufen. Die Bücher sind ja nicht zu Fuß dorthin gegangen.

Was für ein Auto fahren Sie?

Ich teste Autos, die mit kommenden Antriebssystemen ausgestattet sind: Hybridantriebe, Brennstoffzellen, Erd- und Biogas sowie Diesel mit Bluetec-Filter und Katalysatorsystemen. Privat fahre ich BMW-Benziner. Sie haben die niedrigsten Schadstoffemissionen. Die klimarelevanten Emissionen neutralisiere ich durch zertifiziertes CO_2 -Offsetting (Anm. d. Red.: freiwillige Zahlungen an Klimaschutzprojekte).

Technologie

Umleitung ohne Stau

Navigationssysteme sind begehrter denn je. Doch effiziente elektronische Umleitungen lassen (noch) auf sich warten.

Klaus Lackner

„Nach 300 links abbiegen – jetzt links abbiegen – Sie haben Ihr Ziel erreicht.“ Navigation wird bald viel mehr können, als die uns vertraute Stimme aus dem Off heute vermittelt. Spätestens nach den letzten Weihnachten zählen viele weitere österreichische Autobesitzer ein solches Gerät zu ihrer Standardausrüstung. Navigationsgeräte sind praktisch, entlasten den Fahrer, glänzen mit immer mehr ausgeklügelter Zusatzausstattung, und die Preise befinden sich auf Talfahrt. Deshalb haben bis Ende 2007 insgesamt rund 256.000 Stück in Österreich einen Besitzer gefunden.

Neben der bisherigen Navigation soll in Kürze der wirkliche Mehrwert erst erschlossen werden. Und gleichzeitig bekommt man zumindest das Gefühl, dass das Geld für die Autobahnvignette doch recht zielsicher investiert wird. Durch die flächendeckende Sensorinfrastruktur und den vermehrten Ausbau der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, den schwarz-orangen

Balken über den Autobahnen, stehen dem Autobahn- und Schnellstraßenbetreiber Asfinag hochqualitative Verkehrsdaten zur Verfügung. Diese werden in der Verkehrsmanagement- und Informationszentrale der Asfinag-Verkehrstelematik in Wien zu aktuellen und punktgenauen Verkehrsinformationen verarbeitet.

Seit Juni 2007 stehen diese Verkehrsmeldungen bereits auf der Internet-Seite www.asfinag.at unter dem Namen „Asfinag Road Pilot“ zur Verfügung. Um diese Verkehrsinformationen auch den Verkehrsteilnehmern auf der Straße und den Navigationssystemen zur Verfügung zu stellen, wird an der Entwicklung eines verbesserten und verschlüsselten TMC-Dienstes (Traffic Message Channel) namens TMC Plus gearbeitet. Dazu werden digitalisierte und verschlüsselte Verkehrsinformationen über den Datenkanal des analogen Radioprogramms ausgesendet und können von TMC-fähigen Navigationsgeräten im Fahrzeug mit dem entsprechenden Schlüssel deco-

dert werden. Der Dienst soll im zweiten Quartal dieses Jahres gestartet werden. Durch TMC Plus erhofft man sich eine wesentliche Verbesserung. „Verkehrsmeldungen sollen den Autofahrern künftig wesentlich aktueller und genauer zur Verfügung gestellt werden“, erklärt der Autobahnbetreiber. Angaben dazu, was der Autofahrer künftig dafür zahlen muss, wollte das Unternehmen noch nicht machen.

Personalisierte Routen

Doch das ist nur der erste Schritt zur elektronischen Verkehrsbeeinflussung. Mit „Invent“, einem Forschungsprogramm in Kooperation von 23 Partnern aus der Automobil-, Zuliefer-, Elektronik- und IT-Industrie sowie aus der Verkehrsorschung, werden rund 75 Mio. Euro in die Entwicklung neuer Fahrerassistenzsysteme, Informationstechnologien und Lösungen für ein effizientes Verkehrsmanagement gesteckt.

Bei den herkömmlichen Navigationsverfahren wird, etwa im Falle eines Staus, über Ra-



Autobahnmaut soll dazu verwendet werden, das Leben auf der Straße durch Verkehrstelematik einfacher zu gestalten. Foto: APA

dio (Verkehrsfunk oder TMC) pauschal für alle Autofahrer die identische Ausweichroute vorgeschlagen. Die Folge davon: Oftmals verlagert sich der Stau lediglich von der einen auf eine andere Straße. Um dies künftig zu vermeiden, soll eine Art personalisierte, also individuelle Routenempfehlung sicherstellen, dass sich der Autoverkehr gleichmäßig auf das rund um den Stau vorhandene Straßennetz verteilt. Dazu erhält das Navigationssystem von einer

Leitstelle, die vor allem die Verkehrslage und -prognose sowie öffentliche Verkehrsmanagement-Strategien berücksichtigt, eine individuell berechnete Routenempfehlung. Mit den dabei erfassten Umweltdaten kann eine Route empfohlen werden, die zugleich zu einer möglichst geringen Luftbelastung führt – so lautet zumindest die Theorie. Das Ziel dieses individuellen Leitsystems: schnelleres Ankommen bei gleichzeitiger Umweltschonung.

ITnT®

Trade Fair for InformationTechnology and
Telecommunication focused on Central Europe

in partnership with **EXPO COMM**

5 - 7 FEBRUAR 2008
MESSE WIEN

KOMMUNIKATION PUR

Aufgrund positiver Resonanz in den letzten beiden Jahren, steht es für Omega außer Frage, auch 2008 wieder auf der ITnT als Aussteller aufzutreten. Unsere Teilnahme soll ein Beitrag dazu sein, den Messe- und Wirtschaftsstandort Wien zu stärken. Omega präsentiert auch dieses Jahr wieder auf 270m² ein breit gefächertes Produkt-Portfolio und nutzt die ITnT in erster Linie als Kommunikationsplattform zwischen Herstellern, Handelspartnern und Endkunden.

Ing. Günter Neubauer
Geschäftsführer, Omega Handelsges.m.b.H.



Jetzt Ticket auf www.itnt.at
kaufen & spenden!
Pro gekauftem Online-Ticket spenden Sie € 1,00
für die St. Anna Kinderkrebsforschung!

WWW.ITnT.AT

Technologie

Notiz Block



Rückstand beim Breitband-Internet

Österreichs Unternehmen sind zwar im EU-Vergleich gut mit Informations- und Telekommunikationstechnologie ausgerüstet, beim Breitband-Internet hinken sie aber noch hinterher. In Österreich nutzten zum Jahresende 2007 nach Zahlen von Statistik Austria 73 Prozent der Firmen einen schnellen Internet-Zugang. Im EU-Schnitt sind es 77 Prozent. Spitzenreiter ist Finnland mit 90 Prozent. Dafür ist Österreich top bezüglich Internet-Präsenz der Firmen: Mit 79 Prozent aller Betriebe liegt Österreich im EU-Vergleich auf Platz drei. In den privaten heimischen Haushalten nutzen 46 Prozent Breitband-Internet, während es im EU-Schnitt 42 Prozent sind. Führend sind hier die Niederlande mit 74 Prozent. Insgesamt besaßen zum Jahresende 71 Prozent der Haushalte einen PC, womit Österreich im Spitzenfeld liegt (EU-Schnitt: 64 Prozent). Hinsichtlich der Nutzung des Internets als Einkaufsladen liegt Österreich mit 26 Prozent knapp über dem europäischen Durchschnitt von 23 Prozent. Spitzenreiter sind die Briten mit 44 Prozent.

Dritte Dimension des Internets

Ein Teil der Zukunft der dritten Dimension des Internets kommt aus Graz: Eine Software, die hochauflösende Flugaufnahmen in eine 3D-Visualisierung, unter anderem von Städten, umwandelt, stellt die Basis für immer mehr Anwendungspartner dar. Die Microsoft-Internet-Mapping-Plattform Virtual Earth – über die Nutzer online Straßenkarten, hochauflösende Luftaufnahmen und 3D-Ansichten abrufen und entdecken können – setzt auf zwei Lösungen: einerseits auf Kameras, die mittels eines speziellen Verfahrens große Datenmengen schnell und sicher verarbeiten können. Andererseits auf eine Software, die vollautomatisch

aus Flugaufnahmen 3D-Visualisierungen von Städten herstellen kann. Beide Lösungen wurden von Microsoft-Photogrammetry in Graz mit rund 40 Mitarbeitern entwickelt. Die dort entwickelten hochauflösenden Kameras – bisher wurden weltweit 90 Stück der 600.000 Euro teuren Geräte verkauft – liefern bei einem Überflug 4700 Flugaufnahmen einer Region. Anschließend werden diese vollautomatisch von einer Software analysiert.

EDV-Austausch notwendig

Klein- und Mittelbetriebe haben hinsichtlich der Modernisierung ihrer EDV zur Unternehmenssteuerung großen Nachholbedarf. Die eingesetzten Informationstechnologie (IT)-Systeme sind im Durchschnitt acht Jahre alt, bei einem Drittel der Firmen sogar schon mehr als zehn Jahre in Betrieb. Das ergibt eine Studie, die vom Marktforscher IDC und der Technischen Universität (TU) Wien im Auftrag des IT-Lösungsanbieters Kina-mu in Österreich, Deutschland und der Schweiz durchgeführt wurde. „Bei vielen Betrieben ist die EDV am Ende des Lebenszyklus angelangt und muss dringend erneuert werden. Dagegen sprechen aus Firmensicht vor allem die hohen Kosten und die Komplexität“, erklärte Burkhard Kittl von der TU Wien. Eine große Hürde sieht Kittl auch in der mit im Schnitt acht bis zehn Monaten sehr langen Einführungsdauer von Enterprise Resource Planning (ERP), also Systemen, durch die Geschäftsprozesse und Ressourcen im Unternehmen gesteuert werden können. Jedes zweite befragte Unternehmen setzt Individuallösungen ein, wobei die Zufriedenheit gleich hoch sei wie mit Standard-Software. Als Grund für die Einführung einer ERP-Lösung führen die Betriebe am häufigsten Konzernvorgaben an. 25 Prozent der befragten Unternehmen haben ihre IT bereits an Dienstleister ausgelagert. APA

Beim Fahren sparen

In der Zukunft soll modernste Informationstechnologie mit Funk und On-Board-Units (OBU) die nackten Zahlen für die Versicherungsprämie liefern. Kommt nun auch der „gläserne Autofahrer“?

Detlef Borchers

Auf oben gestellte Frage gibt es eine ökonomische und eine technische Antwort. Die ökonomische zuerst: Wie der Automarkt ist auch der Markt für Kfz-Versicherungen ein gesättigter Markt. Wer in ihm wachsen will, muss dies auf Kosten anderer tun und ein Alleinstellungsmerkmal anbieten, das andere nicht haben. In dieser Situation sind Fahr- und Berechnungs-„Hilfen“ nichts anderes als moderne Kundenbindungsprogramme.

Ein Beispiel für aktive Kundenbindung liefert Uniqa Austria mit dem Servicepaket „Safeline“, das zusätzlich zum Versicherungsschutz angeboten wird. Mit der IT-Rettungslinie wird eine OBU im Auto verbaut, komplett mit Notfallknopf und einem „Crash Sensor“. Kommt es zum großen Crash, schickt der Sensor via OBU eine Alarmmeldung an die Zentrale, komplett mit den GPS-Ortungsdaten, auf dass Hilfe geschickt werden kann. Ist ein anderer Notfall eingetreten, löst der Notfallknopf diese Aktion aus. Ist der ganze Wagen futsch, kann ein Anruf bei der Zentrale eine Suchaktion auslösen, bei der die OBU die Positionsdaten des Wagens verraten soll. Von all diesen Serviceleistungen hat Uniqa nichts, eher schon vom optionalen „Crash Recorder“: Hat es gekracht, kann der Unfalldatenschreiber beispielsweise klären, ob der Blinker gesetzt war oder nicht.

Auf die Uhrzeit kommt es an

Die Koppelung von Fahrzeugeigenschaften und Versicherungsprämien ist ein anderer Weg, Kunden zu gewinnen. Wenigfahrer können bei „Pay as you drive“ einen günstigen Tarif bekommen, müssen dafür aber eine OBU installieren, die neben dem Notfallknopf und dem Car-Finder die gefahrenen Kilometerstände zusammenrechnen kann und einer Zentrale meldet. Damit kommt die Frage nach der Technik auf den Plan. Systeme dieser Art sind nicht mehr als ein funkender Kilometerzähler, wo der Versicherer allenfalls noch nachprüfen kann, an welchem Tag das Fahrzeug bewegt wurde.

Erst mit dem erweiterten Modus von „Pay as you drive“ kommt der gläserne Autofahrer in Sicht. Bei Norwich Union, dem größten britischen Autoversicherer, der sich prompt diesen Begriff als Marke hat schützen lassen, werden zusätzlich zum Kilometerstand die

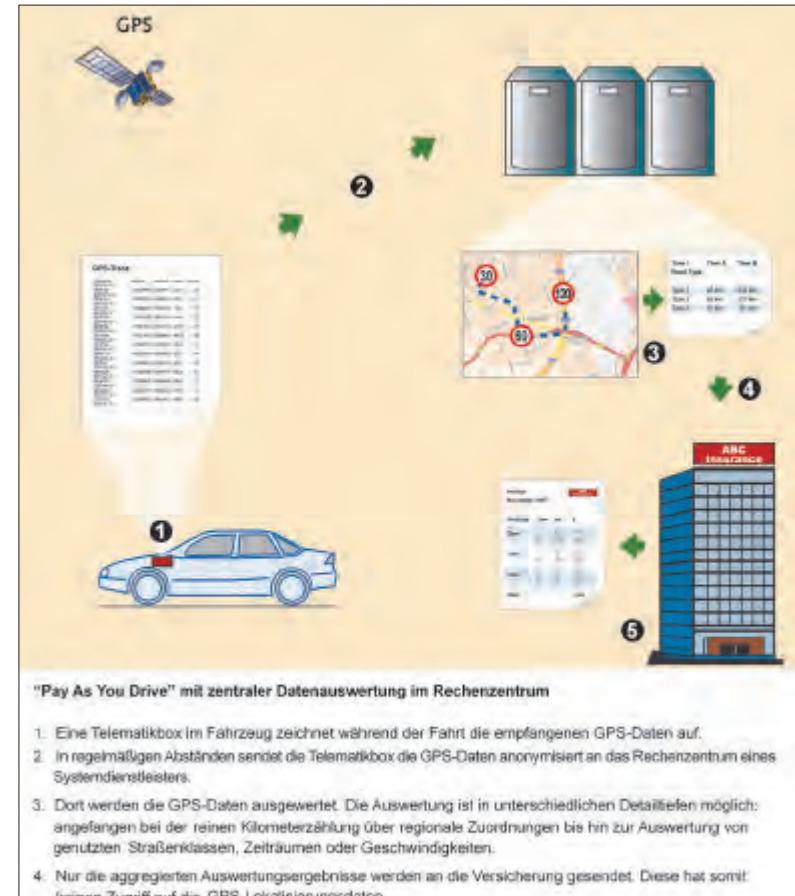


Illustration: Young & Safe

„Zeitklasse“ und der Straßenotyp ausgewertet. Wer in Stoßzeiten und in der Nacht unterwegs ist, muss mit sieben Pence pro Meile mehr zahlen als ein entspannter Wochenendfahrer mit einem Penny. Damit solche Details abgerechnet werden können, wird bei Norwich Union die Map-Matching-Technik eingesetzt. Die im Fahrzeug installierte OBU sendet die Positionsdaten zu einem Rechenzentrum, das IBM für den Versicherer betreibt. Dort werden die Daten mit dem gespeicherten Kartenmaterial verglichen, die Fahrtrouten rekonstruiert und die Fahrleistungen an den Versicherer gesendet, der als dann den Versicherungsbetrag abbucht. Auch wenn die Detaildaten im IBM-Rechenzentrum bleiben, kann bei diesem Verfahren von Datenschutz und dem Gebot der Datensparsamkeit nicht die Rede sein.

Mit einem anderen System will die Karlsruher PTV zwischen Versicherungen und Kunden den Datenstrom begrenzen. Die Firma, die mit Navigationsgeräten und digitalen Straßenkarten groß geworden ist, hat ein Abrechnungssystem entwickelt, das die GPS-Signale noch während der Fahrt auf Basis des internen Kartenmaterials auswertet. Dabei sollen die Fahrleistungen, die Straßenklassen oder die Tageszeiten lokal gesammelt und komprimiert werden, ehe sie der Versicherung zur Rechnungsstellung

geschickt werden. Sowie diese Übertragung erfolgt ist, werden die Detaildaten in der OBU gelöscht: Der Autofahrer ist gläsern, aber nur in seinem eigenen Auto. Das System von PTV hat Versuchsläufe hinter sich, aber noch keinen Versicherungspartner gefunden.

Eine andere Variante hat die Schweizer Firma Logix-TT in Kooperation mit Hewlett Packard entwickelt und an die Versicherungsgruppe WGV in Baden-Württemberg ausgeliefert. „Young & Safe“ nennt sich das Angebot für junge Autofahrer, bei dem eine OBU und ein vom Fahrer zu bezahlender iPAQ-PDA (als Navigationsgerät) im Auto installiert werden. Die OBU registriert via GPS-Datenabgleich, wann der Wagen zu schnell fährt, und warnt den Fahrer. Fährt dieser länger als 15 Sekunden mit überhöhter Geschwindigkeit, wird ein Mahnpunkt gespeichert. Sind in einem Jahr mehr als zwölf Mahnpunkte zusammengekommen, meldet sich die OBU bei der Versicherung, die ihrerseits den Versicherungsrabatt von 30 Prozent aufhebt, den junge Fahrer im Rahmen dieses Fahrprogramms bekommen. Abseits der verschlüsselt gespeicherten Mahnpunkte fallen keine weiteren Daten an. „Young & Safe“ produziert so keinen gläsernen Autofahrer, wohl aber einen gehorsamen Autofahrer, der sich an die laufende Überwachung seines Fahrstils gewöhnt.

Special Innovation

Eine Beilage des economy-Verlages

Michael Sifkovits: „Es geht im weitesten Sinne immer um die fortschreitende Industrialisierung der Geschäftsprozesse. Das, was in den Fabriken schon längst üblich ist, greift nun auch sukzessive auf die verschiedenen Abläufe in der Verwaltung über“, erklärt der Vertriebsleiter des Bereichs Aris Solutions von IDS Scheer Österreich.

Pflicht und Kür beim Managen

Sonja Gerstl

economy: Welche Schwerpunkte zum Thema Geschäftsprozessmanagement stehen für Unternehmen im Vordergrund?

Michael Sifkovits: Wir erkennen bei unseren Projekten zum Prozessmanagement verschiedene Dimensionen: Qualität, Zeit und Preis stellen immer noch die Klassiker unter den Key-Performance-Indika-

toren dar. Neu hinzugekommen ist in den vergangenen Jahren das Thema Innovation. Dabei geht es eben nicht nur um Produkt-, sondern auch um Prozessinnovationen.

Suchen die Unternehmen hier Prozessstandards?

Ja, es geht im weitesten Sinne immer um die Industrialisierung der Prozesse. Das, was in den Fabriken schon

längst üblich ist, greift nun auch auf die Abläufe in der Verwaltung über. Die Maschinenbauer etwa übertragen das Prinzip aus ihren Fabriken auf die Lieferkette. Die Versicherer wollen damit die Antrags- und Bearbeitungszeiten für Policien verkürzen. Denn je länger ein Kunde auf einen Bescheid warten muss, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass er bei einer konkurrierenden Versicherung

landet. Bei allem Zeitdruck darf der Dienstleister aber nicht die Risikoüberprüfung vernachlässigen.

Wo steckt bei diesem Streben nach Standards eigentlich das Thema Innovation?

Das steckt zum Beispiel in der Überlegung des Versicherers, mit welchen Prozessen er in der Antragsbearbeitung sein standardisiertes Produkt möglichst schnell und dennoch sicher an den Kunden bringen kann: Wie kann er vorstrukturieren, Kategorien bilden, Schlüsselkriterien abfragen? Welche Technologien bieten sich dafür an? In Frage kommen Systeme zur Prozessautomatisierung, regelbasierte Systeme oder Expertensysteme, die auch auf Erfahrungswissen beruhen.

Sind dafür serviceorientierte Architekturen Pflicht?

Die Frage ist immer: Wie stellen wir die Flexibilität der Prozesse sicher, und wie schnell lässt sich das in der unterstützenden Software umsetzen? Der Schlüssel dazu ist, die Prozesse nicht mehr mittels Programmiersprachen hart zu kodieren, sondern durch Beschreibungssprachen wie zum Beispiel BPEL zu konfigurieren. Das lässt sich mit SOA realisieren, aber auch mit anderen Mitteln. Hauptsache, die Architektur lässt eine hohe Flexibilität der Prozesse entsprechend den Business-Anforderungen zu.

Wenn das die Pflicht ist – worin besteht dann die Kür?

Die Kür besteht darin, die Informationstechnologie kontinuierlich und effizient an die Prozesse anpassen zu können. Denn dem Endanwender, der etwa Rechnungen schreibt, ist es gleichgültig, welche Architektur oder Schnittstellen sich im Hintergrund befinden. Wenn er morgen eine Rechnung anders schreiben muss als heute, darf daraus kein fünfjähriges Projekt der IT entstehen.

www.ids-scheer.at

Zur Person



Michael Sifkovits ist Aris Solutions-Vertriebsleiter bei IDS Scheer Österreich.

Foto: IDS Scheer



Immer mehr Unternehmen industrialisieren ihre Geschäftsprozesse. Effizienz, eine kurze Einschätzung und eine leichte Bedienbarkeit der IT-Technologie gelten als Voraussetzung. Foto: Bilderbox.com

Grüne Informationstechnologien

Rechenzentren als Energiefresser: Experten mahnen die IT-Branche zu ressourcenschonendem Verhalten.

„Green IT“ ist ein globales Wirtschaftsanliegen. Eine Kernaufgabe der Unternehmen wird künftig sein, die Beschaffung neuer Hardware und den Betrieb von Rechenzentren mit effizientem Energie-Management zu verknüpfen.

Verantwortung übernehmen

T-Systems beschäftigt sich sehr ernsthaft mit diesem Thema und setzt über sein Dynamic-Services-Outsourcing-Modell konkret an effizienter Ressourcennutzung an. So reduzierte man weltweit die Anzahl der Rechenzentren und verwendet energieeffiziente Hardware. Zudem entstehen Synergieeffekte, indem mehrere Kunden eine

gemeinsame Technologie-Plattform nutzen. Kunden wie der südafrikanische Papierkonzern Sappi und der heimische Ziegelproduzent Wienerberger beziehen Rechenleistung, Datenspeicher, Software und Bandbreite bedarfsgerecht und flexibel aus dem T-Center-Rechenzentrum – wie Strom aus der Steckdose.

Auf internationaler Ebene testet T-Systems den Dauerbetrieb einer biogasbetriebenen Brennstoffzelle für den Einsatz im Rechenzentrum. Damit wird ein ausgeglichener CO₂-Haushalt erreicht. Wie wichtig derlei Initiativen sind, dokumentieren Erhebungen des Marktforschers Gartner. Demnach verursacht die Informations- und

Kommunikationstechnologie-Branche zwei Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes. Sie liege damit gleichauf mit der Luftfahrtindustrie. Rechenzentren sind mit jährlich 62 Mio. Tonnen für knapp ein Viertel der CO₂-Emissionen des gesamten IT-Bereichs verantwortlich und verbrauchen weltweit 120 Mrd. Kilowattstunden. Dies entspricht einer Leistung von 44 Atomkraftwerken. Im Rahmen des Expertenforums auf der Fachmesse ITnT diskutieren Gerald Rehling (T-Systems Austria), Joachim Seidler (IDC Central Europe) und Herbert Vesely (Europapier International) zum Thema „Green IT“. sog

www.t-systems.at



T-Systems nutzt erstmals weltweit eine Biogas-Brennstoffzelle im Dauerbetrieb für ein Rechenzentrum. Foto: T-Systems

Special Innovation

Wissen gezielt weitergeben

Aktive Mitarbeiter: Unternehmen gehen neue Wege im kommunikativen Austausch von Know-how.

Sonja Gerstl

Wann immer bei Raiffeisen IT die Knowledge Group tagt, ist unternehmensintern gewährleistet, dass demnächst eine ganze Reihe neuer Aktivitäten für die über 900 Mitarbeiter des Informatikdienstleisters gestartet wird. Schließlich spielt Wissensmanagement für das Unternehmen eine ganz besondere Rolle. 2003 wurden die strategischen Ziele für den Umgang mit Wissen im Unternehmen erstmals formuliert, zwischenzeitlich wurde eine Reihe von Maßnahmen und Initiativen erfolgreich umgesetzt. Michael Würzelberger, Personalchef bei Raiffeisen Informatik, erklärt: „Wir können auf eine Vielzahl von erfolgreichen Maßnahmen und Aktivitäten zurückblicken. Seit 2004 beschäftigt sich eine 13-köpfige Knowledge Group mit der Erarbeitung und Umsetzung von wissensorientierten Maßnahmen zur Erreichung der Wissensziele. Die Mitglieder kommen aus allen Teilen der Organisation und bringen sich mit ihren Ideen und Vorschlägen aktiv ein.“

Erfolge gibt es mittlerweile auch zu verzeichnen. So etwa die Implementierung einer unternehmensweiten Wissensträgerkarte namens „Who is Who“, die Gründung von Wissensgemeinschaften, die Ausarbeitung eines neuen Steuerungsinstrumentes Wissensbilanz und eine Vielzahl von Aktivitäten zur Förderung des Wissensaustauschs. „Wir glauben, bereits ein gutes Stück auch die Wissenskultur in unserem Unternehmen positiv beeinflusst zu haben. Die individuelle Motivation zu wecken und Wissen weiterzugeben ist sicher die schwierigste Aufgabe“, weiß Würzelberger um potenzielle Fallstricke Bescheid.

Optimaler Informationsfluss

Die Beschäftigung mit Wissensmanagement ist primär Ausdruck einer wissensorientierten Unternehmensführung. Deshalb steht auch die Involvierung des Top-Managements am Start einer derartigen Initiative – ein Aspekt, den Unternehmen, die sich mit dem Thema auseinandersetzen, unbedingt berücksichtigen sollten. „Dadurch wird insbesondere auch die Aufgabe der Führungsebene, die Visionen und Strategien in der Organisation zu verankern und die gemeinsame Ausrichtung darauf zu gewährleisten, unterstützt. So gesehen ist unsere Initiative genauso ein Teil der firmenweiten Organisationsentwicklung als auch ein Träger für Innovationen und Weiterentwicklung im Umgang mit Wissen“, stellt Würzelberger fest.

Träger der einzelnen Aktivitäten sind in erster Linie die Mitarbeiter selbst, kommuniziert wird über formelle und informelle Kanäle. „Jede Intervention wird im Optimalfall durch die Teilnehmer der Knowledge Group vorab informell gecheckt. Schließlich verhindert eine breite Involvierung im Vorfeld den oftmals anzu treffenden Effekt der sogenannten Weihnachtsmann-Schnittstelle – Hallo! Ich habe was für dich! Keine Ahnung, ob du es brauchen kannst, aber

ich schenke es dir! Wir alle wissen, was mit solchen Geschenken im Normalfall passiert“, zeigt sich Würzelberger realistisch. Wissensmanagement, so ist der Personalchef überzeugt, sollte sich mit konkreten Problemen beschäftigen, die auch einen messbaren Mehrwert für die Organisation mit sich bringen: „Dies ist nicht immer einfach zu eruieren, aber es lohnt sich.“

www.raiffeiseninformatik.at



Umfassendes Wissensmanagement fördert den Informationsfluss im Unternehmen. Gut informierte Mitarbeiter erbringen bessere Leistungen. Foto: Bilderbox.com

ERWARTEN
SIE MEHR
VON IHRER TELEFONIELÖSUNG



„SWITCH 2 IP mit Alcatel-Lucent“
www.alcatel-lucent.com/switch2ip

ALCATEL-LUCENT ENTERPRISE SOLUTIONS
www.alcatel-lucent.at
enterprise.solutions@alcatel-lucent.at
+ 43 1 277 22 4041

Alcatel-Lucent 

Special Innovation

Sandra Kolleth: „Digitalisierung von Content für Unternehmen bedeutet, den Daten-Highway in beide Richtungen befahren zu können und so eine schnelle Verfügbarkeit und einen schnellen Zugriff auf Dokumente zu schaffen“, erklärt die Verantwortliche für Large Accounts bei Xerox Global Services Österreich und Schweiz.

Ordnung am Daten-Highway

Sonja Gerstl

economy: Was bedeutet Digitalisierung von Content für Unternehmen?

Sandra Kolleth: Digitalisierung von Content für Unternehmen bedeutet plakativ ausgedrückt, den Daten-Highway in beide Richtungen befahren zu können. Das heißt nicht nur elektronische Daten auf Papier bringen zu können, sondern umgekehrt auch Papier in elektronische Form zu verwandeln und damit eine schnelle Verfügbarkeit und einen schnellen Zugriff auf Dokumente zu schaffen.

Welche speziellen Vorteile bringt das mit sich?

Für Unternehmen liegt der Vorteil einerseits in einer recht deutlichen Produktivitätssteigerung, einer besseren Auffindbarkeit von Daten und damit verbunden auch einer Kostenreduktion. Aber auch eine Erhöhung der Kundenzufriedenheit lässt sich so erzielen. Einfach deshalb, weil ich schnellere und exaktere Auskünfte geben kann – ich habe ja sozusagen alles online und muss nicht langwierig im Aktenschrank nach Informationen suchen.

Welches Einsparungspotenzial kann damit erzielt werden?



Erhebliche Produktivitätssteigerung, bessere Auffindbarkeit von Daten und enorme Kostenreduktion: Wer dank Digitalisierung Unternehmensdaten rascher findet, dem bleibt mehr Zeit für die eigentliche Arbeit. Foto: Xerox

Unsere Erfahrungen in unseren Outsourcing-Projekten gehen von einem Minimum von 20 Prozent aus. Grundsätzlich sind bis zu 40 Prozent Einsparungspotenzial möglich.

Welche Services werden abgedeckt beziehungsweise am häufigsten nachgefragt?

Wir decken ein sehr breites Spektrum ab. Digitalisierung der Dokumente, Indexierung und Zuführung in ein Archiv inklusive Archiv-Software und das Betreiben des Archivs auf Kundenwunsch. Unsere Services gehen aber natürlich wesentlich weiter. Das ist eine Erfahrung, die wir machen – nämlich dass

der Kunde Dokumenten-Management auch immer breiter sieht. Und damit werden Themenstellungen wie unsere gesamte Office-Services-Palette relevant. In diesen Fällen sind natürlich auch die größten Einsparungen möglich. Zudem gibt es Technologien, die wir anbieten: etwa „Docushare“. Das ist eine webbasierte Software-Applikation, mit der man Dokumente und Inhalte leicht und flexibel managen kann. Ein weiteres Thema sind Innovationen bei den Multifunktionsgeräten. Also Neuerungen, wie etwa eine spezielle Entwicklerplattform, wo der Kunde auf ganz einfache Art und Weise auch kleine Workflows abbilden kann.

Für welche Unternehmen sind diese Dienste sinnvoll? Rechnet sich eine derartige Investition auch für kleine und mittlere Unternehmen?

Ich glaube, es ist jedes Unternehmen – egal welcher Größe – von Dokumenten-Management und Digitalisierung angesprochen. Jedes Unternehmen kann davon profitieren, denn schließlich hat ja auch fast jedes Unternehmen eine fast endlose Menge an Papier zu managen. Die Option, dieses elektronisch zu verarbeiten, ist für alle gleichermaßen verlockend. Es geht in weiterer Folge darum, maßgeschneiderte und individuelle Lösungen für jedes einzelne Unternehmen anzubieten beziehungsweise zu erarbeiten. Die kleinste Lösung ist ein kompaktes Multifunktionsgerät, das alle Stücke spielt – die umfas-

sendste Lösung ist ein Komplett-Outsourcing.

Digitalisierter Content ist zweifelsohne ein hervorragendes System. Nur: Wie lange hält diese schöne Ordnung? Und was muss man dafür tun?

Dort, wo eine komplette Outsourcing-Lösung gemacht wurde – also wo wir dieses System betreiben – ist die Ordnung sichergestellt. Dort, wo wir nicht als Betreiber fungieren, wo wir also „nur“ die Technologie zur Verfügung stellen, ist die einfache Handhabbarkeit dieser Technologie ein entscheidendes Thema – also die leichte Bedienbarkeit für jeden damit befasssten Mitarbeiter. Ist diese gewährleistet, funktioniert auch das System, zumal jeder einzelne Mitarbeiter natürlich auch sehr schnell den praktischen Nutzen sieht, den dieses Service bringt.

www.xerox.com/globalservices.at

Zur Person



Sandra Kolleth ist Director für Large Accounts bei Xerox Global Services Österreich & Schweiz. Foto: Xerox

Alles im Griff im Archiv

Technologiedienstleister sorgt bei Pharmakonzern für Ordnung.

Mehr als 2,8 Mio. verschiedener Schriftstücke unterschiedlichster Größe und Struktur, teils in Farbe, teils in Schwarz-Weiß, hat die Österreich-Dependance des internationalen Pharmamultis Baxter an ihrem Firmenstandort archiviert. Klassisch archiviert. Dieses gesammelte Wissen einfacher und zeitgemäßer zugänglich zu machen, lautete der Auftrag an Xerox Global Services.

Die Herausforderung war beachtlich. Schließlich galt es, eine enorme Menge an unterschiedlichen Formatvorlagen elektronisch zu archivieren und indizieren. Hohe Sicherheitsmaßnahmen machten es überdies notwendig, in einem Netzwerk vor Ort zu arbeiten.

Schneller Zugriff

Neun Monate lange wurde gearbeitet, bis zu 14 Xerox-Mitarbeiter waren im Einsatz. Seit geraumer Zeit sorgt nun das von Xerox entwickelte

Electronic Document Management Service (EDMS) für die digitale Verfügbarkeit des gesamten Dokumentenarchivs. Es vereinfacht und beschleunigt so die Abwicklung bei Lizenzierungsverfahren. Roman Teply, Projektverantwortlicher bei Baxter, stellt fest: „Die Ent-

scheidung für EDMS brachte eine wesentliche Verbesserung hinsichtlich des Zeit-Managements im Unternehmen. Weltweit können Mitarbeiter von Baxter nun wesentlich schneller auf archivierte Unterlagen zurückgreifen.“ sog

www.baxter.at



Xerox managte für den Pharmakonzern Baxter mehr als 2,8 Millionen unterschiedlicher Schriftstücke. Foto: Xerox

Special Innovation

Weniger suchen, mehr finden

APA-De-Facto entwickelt neuartige Tools, die auf Knopfdruck personenbezogene Daten und lexikalisch fundiertes Hintergrundwissen offerieren. Auf Benutzerfreundlichkeit wurde großer Wert gelegt.

Sonja Gerstl

Ständig auf dem Laufenden zu sein, zählt in unserer Informationsgesellschaft zu den Basics für ein erfolgreiches Business. Um schnell auf unterschiedliche Marktsituationen reagieren können, bedarf es aussagekräftiger Entscheidungsgrundlagen. Modernes Wissensmanagement sollte darüber hinaus in der Lage sein, die gundsätzlich zeitintensive Suche nach Informationen entsprechend zu rationalisieren – sprich: die Effizienz der Entscheidungsfindung deutlich zu verbessern. APA-De-Facto, eine Tochter der Austria Presseagentur, bietet Services, die eine Versorgung des Unternehmens mit relevanter Information garantieren. Waltraud Wiedermann, Geschäftsführerin von APA-De-Facto, erklärt: „Dabei liefern wir aber nicht nur

laufend weltweite Agentur-, Zeitungs-, Radio oder TV-Meldungen, sondern wir setzen die verfügbaren Daten zueinander in Beziehung. Denn schlussendlich schafft erst dieses Zusammenspiel die Grundlage für solide Entscheidungen.“

Verknüpfte Suche

Das heißt, durch Verknüpfungsfunktionen – also ähnliche Themen, ähnliche Dokumente, ähnliche Begriffe – wird vollautomatisch das oft abstrakte Umfeld eines konkreten Suchbegriffs berücksichtigt. Zudem werden neue Wissenswelten erschlossen. In den Produkten von APA-De-Facto sind spezielle Tools wie zum Beispiel Themen-Clustering oder 3-D-Visualisierung oder die Verknüpfung mit Hintergrundinformation bereits realisiert. Für die Qualität der Treffer bürgen renommierter Informationsquellen. „So sind Kunden vor Fehlinformation und daraus resultierenden Fehlentscheidungen gefeit“, unterstreicht Wiedermann.

Künftig werden neben den aktuellen Informationen in der Wissenswelt von APA-De-Facto verstärkt auch personenbezogene Daten zu finden sein, die qualitativ hochwertig und zuverlässig sind. Neben der Online-Datenbank Polis ist dies vor allem auch das Munzinger-Archiv, das durch zusätzliche Informationen, direkt verknüpft mit aktuellen Inhalten, Mehrwert bietet. Lexikalisches Hintergrundwissen wird



Breite Basis: Neuartige Tools befriedigen das gestiegene Informationsbedürfnis von Entscheidungsträgern. Datenbanken erfahren eine ständige Erweiterung. Foto: Bilderbox.com

durch die Zusammenarbeit mit dem Brockhaus-Verlag geboten. Die dadurch entstehenden Mash-Ups sollen dem Benutzer einen noch schnelleren Zugriff auf das passende Hintergrundmaterial ermöglichen, sodass es noch schneller möglich sein wird, alle Entscheidungsgrundlagen mit einem Klick zur Verfügung zu haben.

Neue Recherche

„Unter Verwendung herkömmlicher Suchanwendungen stellt das sinnvolle Durchsuchen

von Dokumentenbeständen mit 80 Millionen Dokumenten und mehr für viele Nutzer eine schwer zu bewältigende Aufgabe dar. Meist kann der Anwender sein Informationsbedürfnis nur unvollständig beschreiben, was das Auffinden relevanter, vom Nutzer benötigter Informationen zusätzlich erschwert“, weiß Wiedermann um die Problematik Bescheid. Neuartige Recherche-Tools, die einfaches, gezieltes Finden von Information ermöglichen, schaffen Abhilfe. Die Suche wird hierbei als

ein auf den Nutzer zugeschnittener Prozess, nicht als Einzelereignis, betrachtet. Durch die Anwendung von verschiedenen Techniken aus den Bereichen Information Retrieval und Wissensvisualisierung wird der Nutzer in jedem Schritt unterstützt und spielerisch zum gewünschten Ergebnis geführt.

Näheres dazu ist auf der Fachmesse ITnT zu erfahren, wo Waltraud Wiedermann über Entwicklungen von Wissensmanagement referieren wird.

www.defacto.at

Info

● **APA-De-Facto.** Der größte Medien- und Fachdatenbank-Anbieter Österreichs bietet derzeit in Summe mehr als 80 Mio. Dokumente in rund 190 Datenbanken. Darüber hinaus ist APA-De-Facto auf die Entwicklung von Informations- und Wissensmanagement-Systemen sowie die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur, insbesondere für Datenbanken und Content-Verteilung, spezialisiert.



Das Special Innovation wird von der Plattform economyaustria finanziert. Die inhaltliche Verantwortung liegt bei economy. Redaktion: Ernst Brandstetter

Special Innovation

Johannes Bischof: „Das Kopier- und Druckkammerl ist out. Unsere neuen Multifunktionsgeräte fügen sich in jede Büroumgebung ein und haben absoluten Design-Anspruch. Ganz generell ist der Trend zu integrierten Lösungen im Büro klar erkennbar“, erklärt der Geschäftsführer von Konica Minolta Business Solutions Austria.

„Alles kommuniziert mit allem“

Sonja Gerstl

economy: Konica Minolta ist auf der ITnT vertreten. Was macht eine Software-Messe für einen Druck- und Multifunktionsanbieter interessant?

Johannes Bischof: Im Mittelpunkt stehen Lösungen – neben der Hardware vor allem auch im Software-Bereich. Gemeinsam dabei ist das Ziel der Effizienzsteigerung in Unternehmen, wenn es um gedruckte und elektronische Dokumente geht. Bei der Hardware durch optimiertes Druck- und Kopier-Kostencontrolling, bei der Software durch Dokumenten-Workflow und offene Lösungsarchitektur.

Welche Produkte und Produktinnovationen werden präsentiert?

Neu sind Geräte in der schwarzen Design-Linie. Hier setzen wir auf optimalen Bedienungskomfort und neue Features wie Fingerprint-Scan, Druck und Scan via USB-Medium sowie stylisches Design. Als erster Hersteller von Druck- und Kopiersystemen unterstützen wir Windows Vista mit dem Dateiformat XPS – ein neues Format mit festem Lay-



Multifunktionsgeräte fürs Office: Der Trend geht in Richtung leichtere Wartbarkeit und Kostenkontrolle. Foto: Konica Minolta

out, das dem Benutzer ermöglicht, Layout und Farbe präzise vom Original auf das gedruckte Dokument zu übertragen. Im Produktionsdruck zeigen wir Lösungen, die Bildmotive mit individuellen Botschaften versehen. Text, etwa ein Kundenname, ist zentraler Bestandteil des Bildes. Ideal für die Erstellung von 1:1-Werbemitteln im eigenen Haus.

Welche Lösungen sind derzeit besonders gefragt?

Integrierte Lösungen statt Insellösungen, dank Open API. Entwickler können serverbasierte Anwendungen erstellen, die direkt auf unsere Bizhub-Multifunktionsgeräte zugreifen. So kann etwa direkt vom Server auf das Dokumenten-Management via MFP-Display zugegriffen werden. Auch Lösungen zur Steigerung unternehmerischer Effizienz sind wichtig: für große Anwender etwa Solutions zur Datenstrommodellierung im Rechnungs- und Policendruck,

also individuelle Inhalte für unterschiedliche Endkunden völlig ohne Aufwand. Oder auch „Selbstständiges Reporting“: Konica-Minolta-Systeme sind via GSM direkt mit der Service-Zentrale verbunden. Systemfehler im System werden so schnell entdeckt und behoben.

Welche Tendenzen sehen Sie im Büro der Zukunft?

Das Kopier- und Druckkammerl ist out. Unsere Bizhub-Multifunktionsgeräte fügen sich in jede Büroumgebung ein und haben absoluten Design-Anspruch. Auch geht der Trend in Richtung leichtere Wartbarkeit und Kostenkontrolle. Je weniger Einzelplatzdrucker, desto weniger Ausfall und Hotline-Anfragen. Multifunktionsgeräte bestechen durch geringen Leistungsverbrauch und helfen sparen. Generell ist der Trend zu integrierten Lösungen im Büro klar erkennbar: Alles kommuniziert mit allem, mit unserem integrierten Hard- und Software-Lösungsportfolio liegen wir voll im Trend.

Bei der ITnT vom 5. bis 7. Februar 2008 finden Sie Konica im Messezentrum Wien Neu, Halle A, Standnummer A0521.

www.konicaminolta.at

Info

● **Multifunktional.** Konica Minolta Business Solutions Austria ist eine Tochter des weltweit tätigen japanischen Konzerns Konica Minolta. Seit 1977 in Österreich tätig, sind Entwicklung, Vertrieb, Wartung und Betreuung von Systemen für Print, Imaging sowie Dokumentenverwaltung und -management die Geschäftsfelder des Unternehmens. Die Integration von Hard- und Software bildet dabei einen Schwerpunkt.

Zur Person



Johannes Bischof ist Geschäftsführer von Konica Minolta Business Solutions Austria.

Foto: Konica Minolta

Durch die Bank schlank verwaltet

Software-Spezialist sorgte für effizientes Dokumenten-Management und Archivierung einer Banken-Gruppe.

Ein dickes Minus auf dem IT-Konto kann sich heute kein Unternehmen mehr leisten. Auch der Finanzsektor profitiert von harter elektronischer Währung, wenn es um Wettbewerbsvorteile auf konkurrierenden Märkten geht. Die 3-Banken-Gruppe (BKS Bank, Oberbank sowie Bank für Tirol und Vorarlberg) investierte daher in ein modernes System für effizientes Dokumenten-Management und Archivierung.

Reduzierung von Papier

Und das mit klaren Intentionen – nämlich Reduzierung der Papierberge, gesteigerte interne Dynamik bei Abläufen, spürbare Kostenreduktion und eine weitere Verbesserung des Kundenservices. Günter Buchmayr, Geschäftsführer von 3-Banken-EDV, stellt fest: „Die 3-Banken-Gruppe arbeitet seit 2004 produktiv mit SER-Software und Hardware. Seither hat sich dieses System zu einer der unternehmenskritischsten Anwendungen entwickelt. Für uns ein

absolut unverzichtbarer Teil unserer IT-Landschaft.“

Enterprise Content Management von SER Solutions steht für eine schlanke Verwaltung – ohne lange Wartezeiten, ohne langes Suchen, ohne lange Gesichter durch fehlenden Überblick. Rund sechs Mio.

Schriftstücke werden von der 3-Banken-Gruppe monatlich elektronisch verwaltet. Von der Archivierung der Kreditunterlagen, Vereinbarungen, Belege und Auszüge von Zahlungsverkehr sowie Vertragswesen bis hin zur Buchhaltung. Bei der Archivierung eines neuen Doku-

ments wird dieses zunächst auf die primär virtuelle Worm (Write Once Read Multiple) des Festplattensystems geschrieben. Die zeitgleiche Langzeitarchivierung aller Daten passt revisionssicher auf zwei hochwertigen Speichermedien. Insgesamt hat sich bis dato ein Datenvolumen von mehr als 100 Mio. Dokumenten mit einem Speicherbedarf von mehr als vier Terabyte angesammelt.

Jede Bank begann zunächst einmal mit einem abgegrenzten Pilotprojekt, das dann mit der Zeit wechselseitig ausgetauscht wurde. In der Oberbank hieß es: Vorhang auf für „Elektra“ (Elektronischer Kreditakt). Größtes Augenmerk wurde dabei auf die Flexibilität des Systems gelegt, das neben gesetzlichen Vorgaben auch unterschiedliche Anforderungen der Schwesternbanken an das Archiv in Einklang bringen musste. Bei der BKS Bank durfte wiederum das zeitintensive Microfiche-Archiv in Pension gehen. Die Beschlagwortung erfolgt jetzt automa-

tisch, ebenfalls die Trennung in einzelne Seiten und Dokumente. Für die Bank für Tirol und Vorarlberg war die Personalakte ein Thema der Archivierung. Die Unterlagen sind nun prompt griffbereit.

Optimierung von Daten

Rund 3500 Mitarbeiter können jetzt immer gezielt via Klick Einblick in Originaldokumente nehmen. Insgesamt wurden Abläufe optimiert sowie Papierumwegzeit reduziert, was die Zielgruppenbindung durch besseren Service festigt. So etwa kann jeder Kunde via Elba, E-Banking und SB-Terminal seine Originalbelege hinter den Buchungszeilen selbst abrufen. Hartmut Gailer, Geschäftsführer von SER Solutions Österreich: „Wir sind sehr stolz darauf, die 3-Banken-Gruppe mit einer umfassenden ECM-Lösung von der Host-Anbindung bis hin zur Integration in SB-Terminals und Telebanking unterstützen zu dürfen.“ sog www.ser.at



Rund sechs Millionen Schriftstücke werden von der 3-Banken-Gruppe monatlich elektronisch verwaltet. Foto: SER Solutions

Wirtschaft

Miniaturisierung der Mobilität

Klein und billig heißt der Trend bei den Autos der Zukunft. Den jüngsten Beweis lieferte der indische Mischkonzern Tata mit seinem 1700 Euro-Auto namens „Nano“. Derartige kleine und sparsame Billigautos werden zunehmend zur automobilen Massenware für breite Kundenschichten.

Antonio Malony

Ratan N. Tata, 70-jähriger Chef des indischen Konzernriesen Tata, hat vor Kurzem trotz seines relativ fortgeschrittenen Alters mit einer erfrischend jungen Idee von sich reden gemacht: Tata baut das billigste Auto der Welt. Das Fahrzeug mit dem bezeichnenden Namen „Nano“ wird „in der Basisversion“ nicht mehr als 100.000 Rupien kosten, das sind nach aktuellem Wechselkurs etwa 1700 Euro oder knapp 2500 US-Dollar. Dafür gibt es einen Viertürer, der 33 PS leistet und weniger als fünf Liter Benzin pro 100 Kilometer verbraucht.

Mit dem Billigauto will Ratan Tata vor allem das eigene Land mit Mobilität versorgen. Es sei aber nicht auszuschließen, dass das Fahrzeug früher oder später auch in Südostasien, Afrika und sogar Europa auf den Markt kommen werde.

Recht auf Transport

Hinsichtlich der Kritik, die massenhafte Verbreitung des „Nano“ könnte zu einer Verschärfung des Verkehrschaos in indischen Städten beitragen, verwies Ratan Tata darauf, dass sein Konzern „nicht für die Verbesserung der Infrastruktur verantwortlich“ sei. Man dürfe „den Massen nicht das Recht auf individuelle Transportmittel verweigern“. Der Wagen richte sich zudem nicht nur an die Bevölkerung in den Städten, sondern auch an die zahlreichen Menschen auf dem Land.

Der Billigauto-Gedanke ist nicht neu, doch so richtig billig schaffen es derzeit offensichtlich nur die Inder. Der Pionier in dieser Sparte, die Renault-Marke Dacia, erzielt mit ihrem „Logan“ hierzulande ja bekanntlich 7990 Euro Erlös für die „Basisversion“, wobei der kleine Rumäne sich hart mit dem billigen Lada matcht.

Selbst Volkswagen will in diesem Segment nachziehen. Nachdem es den Deutschen bisher beim Begriff „Billigauto“ immer die Haare aufgestellt hat, soll das schon von der letzten Frankfurter Autoshow bekannte Modell „Up“ in einer Sparversion um rund 5000 Euro auf den Markt kommen. Möglich wird dies durch die Fertigung in Russland. Und eine kleinere Variante des „Polo“ soll „zum Preis von unter 10.000 Euro“ auch in Indien vom Band laufen. Vorsicht ist bei VW aber offenbar die Mutter der Porzellankiste: Man dürfe eine Marke nicht verwässern, heißt es beim größten Autohersteller Europas. Wo Volkswagen draufstehe, müsse auch Volkswagen drin sein. Die Qualitätshersteller hätten gewisse Mindestanforderungen an Sicherheit, Qualität und Technologie. Zudem bezweifeln viele in der Branche, dass sich ein Auto zu diesem Preis wirklich profitabel bauen lässt.

Europäische Autokäufer dürften nach der Begeisterung über den niedrigen Preis des „Nano“ tatsächlich ernüchtert feststellen, was dem indischen „Volksauto“ an gewohnter Aus-

stattung alles fehlt: Die Basisversion hat weder Klimaanlage noch Heizung. Unter dem enormen Kostendruck verzichtete Tata auf eine Servolenkung ebenso wie auf elektrische Fensterheber. Wer mit dem „Nano“ auf Reisen geht – was sich auf einer Autobahn bei einer Höchstgeschwindigkeit von etwas über 100 Stundenkilometern recht langwierig gestalten würde – muss auf schweres Gepäck verzichten: In den vorne im „Nano“ untergebrachten Stauraum passt maximal ein Koffer.

Billigautos werden aber für die Massenhersteller nicht nur nach Ansicht von Renault-Chef Carlos Ghosn trotzdem immer wichtiger. Wer nicht im Billigsegment unterwegs sei, drohe den Anschluss zu verlieren, so Ghosn. Knackpunkt sei aber die Profitabilität. „Die Schwierigkeit liegt darin, ein Billigauto zu bauen, mit dem man Geld verdient.“

Boomendes Segment

Der viel zitierte deutsche Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer geht jedenfalls davon aus, dass in acht Jahren weltweit mindestens zehn Mio. Autos unter dem Preis von 10.000 US-Dollar verkauft werden. In boomenden Ländern wie Indien oder China dürfte dann jedes dritte Auto ein Billigauto sein. Heute seien es knapp acht Prozent. Noch vor dem Jahr 2010 werde Renault jährlich eine Mio. Exemplare verkaufen, schätzt Dudenhöffer.



Große Marken, kleine Autos? Die Mobilisierung der Massen erfolgt in Zukunft jedenfalls durch Billigautos, wenn es nach den Vorstellungen der Hersteller in Indien und China geht. Foto: epa

Wider Erwarten verkaufte sich der Dacia Logan auch in Österreich und Deutschland verhältnismäßig gut. In dem weltweit am schnellsten wachsenden Autosegment werden sich nach Einschätzung des Experten neben Renault und Tata vor allem Fiat, Toyota und chinesische Autobauer wie Chery oder Geely tummeln. Wie die

Strategie von VW hier hineinpasst, ist noch offen.

Der große Vorteil der Miniatur-Autos sei zudem der zwangsläufige Öko-Bonus. So verbraucht der „Nano“ mit seinem Zweizylindermotor und 33 PS denkbar wenig Sprit, und auch der CO₂-Ausstoß liege mit 97 Gramm pro Kilometer (g/km) deutlich unter dem EU-Limit von 120 g/km.



WIRTSCHAFTSZENTRUM
INFORMATION & SERVICE



Innovative Serviceleistung für eine innovative Wirtschaft

- Information und Service unter einem Dach
- Kompetente Beratung, rasch und unbürokratisch
- Effiziente Unterstützung

www.wirtschaftszentrum.at



Die Gründer-Agentur
für Niederösterreich



NÖBEG
NÖERG

Wirtschaft

Notiz Block



Großzügige Spender

Im Zuge der Verhandlungen über die geplante Elite-Uni in Maria Gugging (NÖ) hatte die Industriellenvereinigung (IV) einen „substanziellen Beitrag der Privatwirtschaft“ für das Institute of Science and Technology Austria (I.S.T. Austria) in Aussicht gestellt, von 30 Mio. Euro bis 2010 war damals die Rede. Nun fließen die ersten Industrie-Millionen: Wie das I.S.T. Austria mitteilte, wurden bisher Spenden-Vereinbarungen in Höhe von fünf Mio. Euro abgeschlossen, weitere Zuwendungen seien mündlich zugesagt worden und sollen bald unterschrieben werden. Die IV hat für die Zuwendungen für I.S.T. Austria eine Stiftung gegründet, auf die nun die ersten Spendengelder eingezahlt wurden. Die Geldgeschenke sind für das Betriebsbudget der Einrichtung beziehungsweise spezielle Bereiche innerhalb dieses Budgets gewidmet, es bestehe aber kein Zusammenhang mit Forschungsprogrammen oder -themen, heißt es in dem am Montag veröffentlichten Bericht über das vierte Quartal 2007 des I.S.T. Austria. Es ist geplant, die Spender bekannt zu machen, etwa durch die Benennung von Gebäuden beziehungsweise -teilen.

Kehrtwende der Musikindustrie

„Die Musikindustrie 1.0 ist vorbei, man kann sagen, sie ist tot. Jedes Unternehmen, das glaubt, es kann Business as usual machen, macht sich lächerlich“, verkündete der frühere EMI-Vizepräsident Ted Cohen zum Auftakt der weltgrößten Musikmesse Midem in Cannes. „Es geht nicht mehr darum, Musik zu schützen, wir müssen Geld damit machen“, fordert Cohen. Es sei ein notwendiger Schritt, dass sich die großen Labels und Firmen vom Digital Rights Management verabschieden. Auch der Urheberrechts- und

Cyberlaw-Experte Lawrence Lessig, der dieses Jahr erstmals von der Musikindustrie zur Messe eingeladen worden war, sprach sich in seiner Rede für ein generelles Umdenken aus. „Es geht nicht darum, die Leute zu verklagen, sondern sie zu bedienen“, erklärt Cohen. Der bisherige Weg vieler Unternehmen innerhalb der Musikbranche, Urheberrechtsverstöße streng zu bestrafen, sei nicht zeitgemäß. Es ginge nicht mehr darum, einen bestimmten Umsatz pro verkaufter Einheit zu erzielen, sondern darum, einen Anteil der Ausgaben für Musik zu bekommen.

Gründerboom: viele Einzelfirmen

Immer mehr Österreicher wagen den Schritt in die Selbstständigkeit. Im Vorjahr wurden rund 30.500 Unternehmen neu gegründet. Gegenüber 2006 entspricht dies einem Plus von 1392 Gründungen. Auch der Frauenanteil unter den Gründern wächst. Rund 40 Prozent der jungen Firmen wurden von Frauen ins Leben gerufen. Die meisten Unternehmer machten sich in der Sparte Gewerbe und Handwerk selbstständig, teilte Christoph Leitl, der Präsident der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), mit. Von den 30.501 neuen Unternehmen startete die Mehrheit (24.673) als Einzelunternehmen. Leitl betonte, dass es sich hierbei nicht zwingend um Einpersonenunternehmen (EPU) handeln muss, hielt aber fest, dass mehr als die Hälfte der WKÖ-Mitglieder EPU seien (rund 183.000). Neun von zehn werden freiwillig zu Unternehmensgründern. Nur acht Prozent der Unternehmer geben an, dies aus wirtschaftlicher Notwendigkeit zu tun. Um den neuen Kleinunternehmen mehr Wachstum zu ermöglichen, fordert die Junge Wirtschaft Österreich (JWÖ) ein Wachstumspaket für Jungunternehmer. Dabei sollen Lohnnebenkosten für den ersten Mitarbeiter im ersten Jahr entfallen. APA

Ameise auf Rädern

Architekten entwickeln Autos – und sogar der Öamtc denkt um.

Margarete Endl

Ob aus dem ameisenähnlichen Ding mit den grünen Rädern jemals ein Fahrzeug wird, ist die Frage. Die Antwort liegt bei General Motors. Obwohl der größte US-Autobauer nicht für kleine, zierliche Autos bekannt ist, finanziert er seit einigen Jahren die kreativen Köpfe des MIT Media Lab, einer Denkwerkstatt am Massachusetts Institute of Technology (MIT) in Cambridge, USA. Ingenieure und Autobauer sind am Projekt zwar auch beteiligt. Geleitet wird es aber von Architekten: von US-Stararchitekt Frank O. Gehry und den MIT-Professoren Mitchell Joachim und William J. Mitchell.

Stapelbares Auto

Die Idee: Menschen wollen mobil sein. Ein kleines, energiesparendes Fahrzeug soll die Brücke bilden zwischen dem Massenverkehrsmittel, das nahe ans Ziel bringt, und dem eigentlichen Ziel. General Motors soll auf der Shanghai World Expo 2010 einen Winzling präsentieren: ein Elektroauto, das stapelbar ist wie ein Einkaufswagen im Supermarkt. Das Konzept ist ähnlich wie das der Wiener Cityräder: Man mietet ein Auto an einer U-Bahnstation, fährt damit und returniert es. Das Auto wird elektrisch aufgeladen und steht für die Nächsten bereit.



Herzstück dieser Architekten-Autoträume sind omnidirektionale Roboterräder, die Elektromotoren enthalten. Foto: MIT

Das Konzept ist vernünftig. Ob es von den Autofahrern angenommen wird, ist eine andere Frage. Noch geht der Trend in Richtung große Fahrzeuge, beobachtet Mario Rohracher, Verkehrssprecher des Autofahrerclubs Öamtc. „Das schickste Vehikel in Kiew ist der schwarze Porsche Cayenne mit getönten Scheiben.“ Ganz zu schweigen von Moskau, dem Eldorado für SUVs. Die neuen Reichen des Ostens wollen Luxusautos.

Unter EU-Bürgern, besonders in Frankreich, nimmt Rohracher ein Umdenken wahr: „Selbst in Österreich geht das Statusdenken zurück. In Frankreich ist das Auto kein Statussymbol mehr. Aber ganz schnell wird der Österreicher sein liebstes Spielzeug nicht aufgeben.“ Das

Auto wird als Ruheinsel inmitten von Stress geschätzt. „Man kann Musik hören, die man zu Hause nicht hören darf, muss nicht auf quengelnde Kinder reagieren, kann sich in Ruhe auf Meetings vorbereiten.“

Unersetzbar sei das Auto für die Mobilität auf dem Land. „Man wird nie zu jedem Golfplatz eine Eisenbahn bauen.“ In den Städten dagegen gebe es immer bessere Alternativen. „Ein Kompliment an Wien“, sagt Rohracher. Auch die Kooperation der ÖBB mit Niki Lauda, der an Bahnhöfen Smarts günstig anbietet, gefällt ihm. Bei der Energiesparmesse Wels im März mietet der Öamtc eine ganze Halle. „Unser Thema ist Mobilität. Nicht das Auto.“

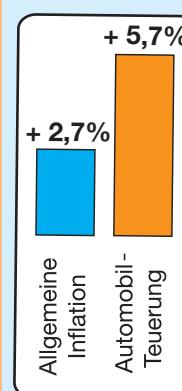
<http://cities.media.mit.edu>

Zahlenspiel

Teuerung der Autokosten 2008

Durchschnittliche Kosten im Jahr
€ 4027

+ € 217 gegenüber Vorjahr, davon:



Treibstoff



Service & Wartung



Kfz-Haftpflichtvers.

+ Gebühren & Spesen

Quelle: ARBÖ Grafik: economy

Autofahren wird auch im Jahr 2008 wieder empfindlich teurer werden. Die Kostensteigerungen werden mit 5,7 Prozent mehr als doppelt so hoch ausfallen wie die Inflationsrate, die für heuer auf 2,7 Prozent geschätzt wird. Der Trend der Jahre 2003 bis 2006, in denen die Kostenzuwächse fürs Auto höher waren als die Lebenshaltungskosten, setzt sich somit fort. Die laufenden Kosten für ein Durchschnittsauto betragen im Vorjahr 3810 Euro. Im Jahr 2008 werden die Kosten für dieses Auto um 217 Euro auf 4027

Euro ansteigen. Kostentreiber ist dabei der Kraftstoff, der aufgrund der Erhöhung der Mineralölsteuer Mitte 2007 insgesamt um 109 Euro teurer sein wird. Service und Wartung werden um 28 Euro teurer, die Versicherungsprämien steigen im Schnitt um 26 Euro. Der Automobilklub Arbö fordert, dass im Zuge der Steuerreform das Kilometergeld heuer von 38 auf 44,5 Cent erhöht wird, ebenso soll die Pendlerpauschale angehoben und der seit Jahren eingefrorene Verkehrsabsetzungsbeitrag valorisiert werden. red

Wirtschaft

Komfortable Kontrolle

Neben Schraubenschlüssel und Zange gehört immer öfter auch GPS zum Werkzeug gewerblicher Dienstleister.

Beatrix Beneder

Die tägliche Routenplanung via Global Positioning System (GPS) und die Ortsfeststellung der Servicefahrzeuge erfreut sich in vielen Branchen einer großen Beliebtheit. Im Baugewerbe wie für Gewerke wie Elektriker, Installateure, Schlosser gehört sie zur flexiblen Arbeitsplanung. GPS birgt ein großes Einsparungspotenzial und reduziert „leere Kilometer“ fast auf Null. Auch für kleinere Gewerbebetriebe liegt in technologischen Innovationen eine Chance, um konkurrenzfähig zu bleiben. Der Einsatz von Mobiltelefon, GPS und Computer dient der wettbewerbsfähigen Preisgestaltung. „Wegen der Leerzeiten und Leerkilometer wären die Lohnkosten wahrscheinlich bis zu 40 Prozent höher“, sagt der Chef einer Spenglerei und Schlosserei. „Jede Teuerung, seien es Spritpreiserhöhungen oder die Erhöhung der Beiträge der Krankenkassen oder gestiegene Lohnkosten, versuchen wir mit technischen Neuerungen zu kompensieren. Die Einführung des GPS-Systems hat die Effizienz sicher um zehn bis 15 Prozent gesteigert“, erklärt Geschäftsführer Johann Prochaska seine Investitionsentscheidung.

Seit einem Jahr nutzt das Unternehmen mit 32 Mitarbeitern GPS in fünf Fahrzeugen: „Wir sind sehr viel im Servicedienst in ganz Wien unterwegs, erledigen Dinge wie Türschlösser einsetzen, einen Zaun reparieren, eben relativ kleine, kurze Sachen, und fahren dann schon wieder zur nächsten Baustelle. Wenn jetzt eine Reparaturmeldung hereinkommt, dann sehen wir im Internet, ah, warte, ein Mitarbeiter ist drei Gassen weiter, der erhält dann eine SMS und kann das gleich erledigen. Ohne Stresserhöhung haben wir die Arbeitsleistung erhöht“, beschreibt Prochaska die Vorteile.

Überwachung zur Optimierung

Auch Peter Voithofer, Leiter der Abteilung Technologie und Innovation am Wiener Institut für KMU-Forschung, sieht in der Navigationstechnik für Gewerbebetriebe eine „klassische Win-win-Situation“. „Die wichtigste Ressource ist Personal, die kann nun optimal genutzt werden. Mit weniger Stress kann der Aufwand genau kalkuliert werden.“

Also ist die gewerbliche GPS-Nutzung eine harmonische Erfolgsstory? Immerhin macht GPS Schwindeln schwierig, kein Mitarbeiter kann Zuspätkommen und Zeitverzögerungen mit dem obligaten Südosttangentialenstau erklären. Datenschützer und Arbeitsrechtler melden grundsätzliche Bedenken an, gegenüber den verstärkten Kontrollmöglichkeiten und der Verwendung der gewonnenen Ortsdaten. Bei den Arbeitnehmern selbst ist das Problembeusstsein, zumindest in Österreich, noch schwach entwickelt, oder anders ausgedrückt ist das Vertrauen der Mitarbeiter in ihr Unternehmen sehr hoch.

Zur Sensibilisierung der Arbeitnehmer fordert Wolfgang Katzian,

der Vorsitzende der GPA, einen betrieblichen Datenschutzbeauftragten. So waren 71 Prozent der Befragten einer Ifes-Studie (Dezember 2007) der Meinung, ihre Firma würde sorgsam mit gespeicherten Daten umgehen. Im Gegensatz zu dem Verbot einer permanenten Videoüberwachung am Arbeitsplatz gibt es hinsichtlich der GPS-Nutzung in Österreich bislang noch keine gesetzliche Regelung.

In den USA erwirkte die Gewerkschaft der Paketzusteller ein Verbot der disziplinarrechtlichen Verwertung von GPS-Daten. Um also beispielsweise mangelnde Arbeitsdisziplin einzuklagen, dürfen die Daten nicht ausgewertet werden. Demgegenüber ist in der Schweiz die GPS-Überwachung von Außendienstmitarbeitern gesetzlich erlaubt.

Auch Johann Prochaska konfrontierten Kunden und Lieferanten mit der

Frage, ob es denn keinen Aufstand der Mitarbeiter gegeben habe, weil man ja auf Schritt und Tritt genau kontrolliert werden könne. „Meine Antwort war beinhaltet. Wenn sich ein Mitarbeiter bei mir kontrolliert vorkommt, dann hat er bei mir nichts verloren. Unsere Mitarbeiter sind sehr selbstständig unterwegs. Solange die Arbeitsleistung passt, haben sie ihre Freiheiten“, entkräftet er den Überwachungsvorwurf.

Moderne Telekommunikation kann viel mehr als Menschen akustisch miteinander verbinden. Heute kommuniziert man von Computer zu Computer, von Handy zu Datenbank und umgekehrt, simultan mit vielen Gesprächspartnern von Angesicht zu Angesicht, weltweit und ortsunabhängig. Kapsch errichtet diese Lösungen und sorgt dafür, dass alle Komponenten harmonisch ineinander spielen. Egal, ob neue Netzwerke entworfen oder weitere Lösungen und Applikationen in die bestehende Infrastruktur integriert werden. Kompetenz und Service haben uns zum führenden Systemintegrator in Österreich gemacht. In allen Fragen rund um Ihre Netzwerkarchitektur, Kommunikations- und IT-Lösungen sind wir ganz einfach „one step ahead“ | www.kapschbusiness.com

kapsch >>>
always one step ahead

Es kommt nicht unbedingt darauf an,
aus welchen Komponenten eine
Kommunikationslösung zusammengestellt ist.
Sondern wie sie ineinander spielen.



Kommentar

Alexandra Riegler

Umweltschutz auf großem Fuß



Die riesigen Dächer ihrer riesigen Häuser pflastern Kalifornier mit Sonnenkollektoren zu. Weil es als schick gilt, Steuern spart und die Stromrechnung verringert. Der pikierte Blick, wenn der Rasen zu lang ist, wandert nun aufs Dach, wenn dort die Solaranlage fehlt. Umweltschutz gehört zum guten Ton. Wer ihn betreibt, will dies der Welt mitteilen. Was will man mehr?

Der demonstrative Zugang tut der Innovation zunächst gut. Das Umbauprojekt des Hybridautos nimmt den Platz des Lego-Mindstorms-Baukastens ein. „I'm NOT a plastic bag“ (Ich bin kein Plastiksackerl), schrieb die britische Designerin Anya Hindmarch auf eine Handtasche. Weil Hollywood sich das Statussymbol an den Arm hängte, sind nicht nur die Gassen von Soho mit Imitaten überschwemmt. Stoffsackerl tauchen plötzlich am Trendbarometer auf. Wer seinen Gemüseeinkauf ins mitgebrachte Sackwerk steckt, wird beglückwünscht.

Dass es nicht an Plastikmüll erstickte und abgelichtete Tiere sind, die das Potenzial haben, dem „Marcel-Prawy-Koffer“ den Garaus zu machen, sondern möglicherweise die findige Idee einer Modedesignerin, erstaunt schließlich doch. In Canapéhäppchen verpackt, wirkt das Unschöne doch gleich verdaulicher. Außen vor bleibt bei all dem das Konzept der Reduktion, ohne die wahrer Umweltschutz nicht funktioniert. Das Land zersiedeln, den öffentlichen Verkehr vergessen und Konsum im Akkord gehören nicht dazu. Dass es mit dem auf die Fahnen gehefteten Grün-Sein nicht weit her ist, wird deutlich, wenn die Benzinpreise sinken. Dann steigen die Geländewagenverkäufe wieder, die zum Glück jetzt „Crossovers“ heißen. Denn das Land ist groß und muss befahren werden.

Klaus Lackner

Vernavigiert



Dass Navigationsgeräte die Autofahrer von einem Stau in den nächsten schicken, soll bald der Vergangenheit angehören. Die Weichen dafür wurden bereits gestellt. Millionen von Euro werden in die Entwicklung intelligenter Systeme gesteckt. Erste Ergebnisse sollen in Österreich noch in der ersten Jahreshälfte folgen. Man darf gespannt sein, was die Asfinag mit ihrem System auf die Beine stellt.

Doch inzwischen treibt das Thema Navigation immer mehr seltsame Blüten. In Großbritannien wollen manche Orte aus dem Kartenmaterial für Navigationssysteme gelöscht werden. Grund: Viele Lkw-Fahrer suchen bei zähem bis stehendem Verkehr Ausweichrouten. Und finden sie mit Hilfe ihrer elektronischen Helferlein einfach und schnell. Das Problem ist, dass die Breite dieser Straßen in den bekannt engen angelsächsischen Dörfern den Navigationsprogrammen nicht bekannt sind. Und deshalb kommt es immer wieder vor, dass in kleinen, bisher unbeachteten Dörfern fehlgeleitete Lkws in Kurven und an Häusern hängen und somit die Gassen für Stunden blockieren. Ganz zu schweigen von den Schäden, die an Zäunen und Gebäuden verursacht werden. Auch das steigende Vertrauen in Navigationssysteme bringt wunderliche Geschichten hervor. So sollen bereits mehrere Autofahrer ihre Blechkiste in Hafenbecken verfrachtet haben. Man sei einfach den Anweisungen des Navis gefolgt und dabei von der Straße auf die Schiffsroute gelangt. Wohl ein Extrembeispiel. Die Missachtung von Einbahnstraßen steht allerdings auf der Tagesordnung, weil das Kartenmaterial der kostenpflichtigen Navis nicht auf den neuesten Stand gebracht wurde. Noch ist der Fahrer für sein Tun verantwortlich. Und obwohl uns die heiß geliebten Navis oft verleiten wollen, bleibt Recht Recht. Die Konsequenzen einer Vernavigierung muss der Fahrzeuglenker selbst tragen.

Das Öko-Paradoxon

Die ökologischen Vorgaben für mehr automobile Umweltverträglichkeit sind loblich. Doch man kann sich des Eindrucks eines gewissen Trial-and-Error-Systems nicht erwehren.

Antonio Malony

Partikelfilter, NoVA-Bonus-Malus, höhere Mineralölsteuer, alles gut und schön. Je teurer das Autofahren wird, desto eher werden die Leute davon abgehalten. Wenn eine Tankfüllung schon so viel wie ein Wochenendeinkauf für eine ganze Familie kostet, dann überlegt es sich mancher sicher zweimal.

Doch eine nachhaltige Ökostrategie ist dies nicht. Immer nur die Steuerkeule zu schwingen, wird irgendwann nicht mehr funktionieren. Sie suggeriert, dass Ökologie Luxus ist. Genau das Gegenteil ist aber der Fall: Ökologie sollte Alltag werden. Zu erreichen versucht man dies unter anderem mit der Beigabe von Biodiesel oder Bioethanol zu den Kraftstoffen. Der Effekt: Treibstoff wurde erneut teurer. Und außerdem war erstmals die durch derartige Ideen losgelöste Spirale zu erkennen: Die steigende Nachfrage nach biologischen Treibstoffen führte teils zu agrarwirtschaftlich bedenklichem Anbau großer Flächen von Raps und Stärkepflanzen, sodass die gesamte Treibstoff-Ökobilanz neu geschrieben werden muss.

Heute sind sich auch vormals strikte Befürworter von biologischen Treibstoffen einig, dass dies der falsche Weg ist. Von der einstigen Idee, die fossilen Kraftstoffe aus Erdöl

ganz durch Pflanzenprodukte zu ersetzen, wird heute niemand mehr ernsthaft reden können.

Doch dabei wird es nicht bleiben. Die nächste Problematik kommt mit dem Elektroantrieb auf uns zu, der zuletzt bei der Detroit Motor Show Mitte Jänner im Rampenlicht stand. Natürlich, Strom ist ökologisch, weil abgasfrei, und Elektromotoren sind leise. Aber um nennenswerte Leistungsbilanzen zustandezubringen, müssen die Stromspeicher (Batterien) voluminös genug sein. Damit machen sie das Auto schwerer, und außerdem sind Batterien bekanntlich nicht immer aus dem umweltfreundlichsten Material, in diesem Fall zumeist aus Blei und Cadmium.

Ökologie in weiter Ferne

Aber auch das Aufladen der Batterien ist ein langwieriger und nicht gerade kosteneffizienter Prozess. Kürzlich stellte ein Experte aus der Energiewirtschaft eine simple Rechnung auf: Würden in Europa nur mehr Elektroautos unterwegs sein, so würde ihr Strombedarf dem Ausstoß von etwa 20 Atomkraftwerken entsprechen (oder eben einer adäquaten Anzahl anderer Kraftwerke, die neu gebaut werden müssten). Und wie soll die Transportwirtschaft mit Elektroantrieben umgehen? Mit der Bahn hätten wir einen solchen ja theoretisch schon,

aber er ist aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nach wie vor nicht konkurrenzfähig, da kann der Lkw-Diesel noch so sehr im Preis steigen.

Nach unterschiedlichen Schätzungen reicht das auf der Erde verfügbare Öl noch für 30 bis 50 Jahre. Daher liegt es auf der Hand, dass danach eine andere Energieform unsere Fahrzeuge antreiben wird müssen. Doch sind Alternativantriebe a priori ökologisch? Denkt man etwa an die Entsorgungsproblematik von Elektro- oder Brennstoffzellenmotoren, an die energieintensive Herstellung von Autos mit leichter Aluminiumkarosserie, an den Billigtrend bei Kleinwagen und damit den Hang zur Verwendung billiger, nicht immer umweltfreundlicher Materialien wie Plastik oder anderer Kunststoffe?

Interessanterweise ist schon längst – um ein geflügeltes Wort zu zitieren – der Benzinpreis endlich so hoch, wie es die Grünen immer wollten. Nichtsdestoweniger waren die Stars der kürzlich abgehaltenen Vienna Autoshow Supersportwagen, elegante SUVs und spritzige Cabrios. Autos sind für die breite Masse also offenbar wirklich mehr als nur ein Gebrauchsgegenstand, viel mehr ein Gradmesser des eigenen Wohlstandes, der persönlichen Mobilität. Bis zur Ökologie ist es noch ein weiter Schritt.

Karikatur der Woche



Zeichnung: Kilian Kada

Dossier Auto

Eine große Freiheit

Das Automobil als Kulturgut der Menschheit ist heute umstrittener denn je. Wir erkaufen uns individuelle Mobilität mit Sünden an der Umwelt. Ist der Preis zu hoch? Soll man Mobilität selbst steuern dürfen?

Es gibt Autoaufkleber, die sich offenbar gerade in den USA größer Beliebtheit erfreuen. Zum Beispiel jener: „Mass transport is the first step to communism“, gesehen auf dem Hinterteil eines aberwitzigen Dodge-Trucks in den Südstaaten. Die USA mit ihrer Autokultur haben leicht reden: Bevor dort die große Freiheit anfängt, muss erst ein Auto her. Auch in Zeiten wie diesen denkt man in den Vereinigten Staaten kaum darüber nach, den öffentlichen Verkehr auszubauen, eher über Dinge wie Ecofuel und Biogas für die Riesentrucks und Full-Size-Limos, um weniger Geld für die Benzingallone auszugeben.

Das heute so umkämpfte Anti-Umwelt-Symbol Auto ist nicht umsonst ein Angriffspunkt für Kritiker. Denn es ist mehr als ein Gebrauchsgegenstand, es ist ein komplexes Gut und Zeichen für verschiedene Dinge: für erreichten Wohlstand, für Geschmack und Stil (oder das Gegenteil), für den Drang zur Beweglichkeit ohne Zwänge, für die Persönlichkeit, für Sportlichkeit oder Lässigkeit und vieles mehr.

Ein teures Kind

„Das Auto, das war immer das Wohlstandsbürgers liebstes Kind“, meinte Peter Leißing, Sprecher des österreichischen Arbeitskreises der Automobilimporteure, zur Eröffnung der Vienna Auto Show im Jänner 2008. Wohl mit ein bisschen nostalischer Wehmutter: Denn das liebste Kind des Wohlstandsbürgers ist das Auto heute beileibe nicht mehr, wenn man es zumindest nach dem Image bemisst.

Der Verkauf von Neuwagen ging im vergangenen Jahr hierzulande leicht zurück und fiel

erstmals seit 2002 wieder unter die 300.000er-Grenze. Konstante Konjunktur und der gewisse Gewöhnungseffekt der Bevölkerung hinsichtlich dauernder Teuerungen lassen die Auto-Branche wieder mit einem Absatz von über 300.000 Autos im laufenden Jahr rechnen. Wird der Mensch also nicht klüger? Ist ein Auto ein Gegenstand, von dem man sich nicht leicht trennen kann, wenn er teuer bis unerschwinglich wird?

Die Benzinpreise sind im Höhenflug, die Betriebskosten für das Auto so teuer wie nie. Doch eine „Verkehrswende“ ist nicht in Sicht. Weder steigen nennenswert mehr Personen landesweit auf öffentliche Verkehrsmittel um noch werden signifikant mehr Fahrräder und Co verkauft. Autofahrer geben zwar an, ihren Fahrstil anzupassen, und wollen sich am Ende des Lebenszyklus des aktuellen Autos nach einem sparsameren umschauen, doch der Boom auf Hybrid-, Erdgas- oder gar Elektrofahrzeuge setzt nicht ein.

Das ist seltsam. Zwar sind auch die Tarife des öffentlichen Verkehrs in Österreich, insbesondere in Wien, gestiegen, doch verglichen mit dem teurer gewordenen Benzin ist das ein Klacks. Trotzdem erscheint dies den meisten Bürgern nicht als geeignete Alternative zur eigenen Mobilitätserfahrung. Die häufigen Argumente: Mit den Öffis dauern die Fahrten länger, man muss umsteigen, es ist – vor allem, wenn etwas transportiert werden muss – wesentlich unbequemer als mit dem Auto, man ist im eigenen Fahrzeug geschützter und unter sich. Dass die Öffis natürlich billiger sind, will niemand abstreiten.

Aber: Hat man bereits ein Auto angeschafft und berappt die hohen laufenden Kosten für Steuer, Versicherung, Wartung und



Foto: Photos.com/economy

Reparaturen, dann ist es selbstverständlich wirtschaftlicher, das Auto so oft wie möglich zu nutzen. Allein daraus lässt sich ableiten, dass öffentliche Verkehrsmittel keine Alternative für Autobesitzer sein können, außer jemand setzt für sich selbst einen radikalen Schritt.

Ein großes Argument gilt immer wieder der persönlichen Mobilität: nicht so sehr dem markigen deutschen Spruch „Freie Fahrt für freie Bürger“ mit dem Persilschein, 250 km/h auf den deutschen Autobahnen

ausfahren zu können, sondern eher dem individuellen Mobilitätsverhalten des Bürgers, der sich unter den unterschiedlichsten Zwängen, die er in der arbeitsteiligen Gesellschaft unterworfen ist, eben zumindest dieses Refugium erhalten will.

Der Klimaschutz-Apostel Al Gore meint in diesem Zusammenhang, dass „jeder Einzelne“ so seinen Beitrag „zur Zerstörung des Weltklimas“ leistet. Das mag sein, ist aber eine ziemlich unverbindlich banale Feststellung. Abgesehen

davon, dass wahrscheinlich ein Drittel der motorisierten Mobilität dazu genutzt wird, den Warenkreislauf in unserer Gesellschaft per motorisiertem Transport abzuwickeln, lässt Gore die persönliche Mobilität als in der Gesellschaft außerordentlich hoch bewertetes Freiheitsgut außer Acht – und wer lässt sich schon gerne freiwillig in seiner Freiheit beschneiden? Beziehungsweise: Wer will dabei der Erste sein?

Fortsetzung auf Seite 20

Dossier – Auto

Fortsetzung von Seite 19

Das Auto an sich wird sich von selbst jedenfalls nicht aus der Gesellschaft tilgen lassen. Es wird in Zukunft eine andere Form von Autos geben, dies zeichnet sich ab. Aber es wird das Individualitätsmodell weiter bestehen bleiben.

Natürlich sehen die meisten Menschen heute ein, dass man weder ein Wohnzimmer noch einen Blechkoloss auf Rädern braucht, um von A nach B zu kommen. Die Zeiten der Schlachtschiffe und Dreckschleudern mit erbärmlichem Wirkungsgrad sind endgültig vorbei. Heute gibt es Schlagworte wie „Efficient Dynamics“ von BMW, wobei der bayrische Konzern seine ganze Ingenieurskunst aufbietet, um sparsamere Vehikel bei gleichbleibender Fahrerleidung aufzubieten; was dem Vernehmen nach auch ganz gut gelingt. Auch andere Autohersteller, abgesehen von Chinesen und Indern, sind auf diesem Weg.

Dies ist der eine Faktor der Veränderung. Der andere wird sein, die Infrastruktur für die individuelle Mobilität so zu gestalten, dass Individualverkehr immer exklusiver wird. Die Reizmittel gehen hier in Richtung PKW- und City-Maut oder anderer Straßennutzungsgebühren und Verteuerung des Parkens im öffentlichen Raum bis zur Schmerzgrenze.

Wie Nachforschungen und Umfragen auf Automessen zeigen, sind viele Menschen offenbar immer noch bereit,



Automobilisierung und Individualisierung stehen in der Gesellschaft in engem Zusammenhang. Appelle an das gute Klima-Gewissen allein sind deshalb zu wenig. Foto: APA

einen nicht geringen Teil ihres Einkommens in ihre persönliche Mobilität zu investieren – ganz abgesehen von jenen, die auf diese Mobilität angewiesen sind. In diesem Zusammenhang verwundert es nicht, dass gerade in den Zeiten der lautesten CO₂-Debatte die Nachfrage nach SUV (Sport Utility Vehicle) und starken Geländewagen wieder steigt.

Immer die anderen

Während der Westen in Weltklimasorgen versinkt, mausert sich das neureiche Russland zum größten Markt weltweit für den riesigen Toyota Land Cruiser V8 mit seiner nicht gerade freundlichen Umweltbilanz. In einem Land, wo schon die Planwirtschaft ihre Sünden an der Umwelt lange genug geleistet hat, fährt man jetzt trotzdem nicht mit dem Hybrid-Prius auf die Datscha. Der Oligarch von heute steigt in einen Porsche Cayenne oder Ähnliches, mit CO₂-Werten jenseits der 400 Gramm pro Kilometer. Um die

Umwelt sollen sich die anderen kümmern, spasibo!

Die individuelle Mobilität, ein Traum der Menschheit. Auch für das Handy muss dieser Begriff herhalten: Man telefoniert ungebunden, also ist man individuell und mobil. Hat vielleicht deswegen das Handy eine solche Erfolgsgeschichte hinter sich? Möglich wäre es.

Und dass der Mensch bereit ist, für seine persönliche Mobilität viel Geld auszugeben, das weiß auch die Wirtschaft. Nicht umsonst steigen die Bilanzsummen der Autobanken und Leasinggesellschaften seit Jahren in immer lichtere Höhen. Nicht auszudenken, wenn man all dieses Geld in Tickets für den öffentlichen Verkehr, für die Bahn, das Fahrrad oder gar in neue Stadtwanderschuhe investieren würde? Doch so denken nur verschwindend wenige. Das Auto steht heute mehr denn je für Lebensqualität, und die besteht nun einmal nicht darin, sich am Morgen mit Hunderten anderen muffigen Menschen in

der U-Bahn zu drängen – auch wenn das niemand gern zugibt.

In Deutschland, einer Autonation, hat der Branchenverband VDA erhoben, „dass sich vier von fünf Einwohnern das Leben ohne Auto gar nicht mehr vorstellen können oder wollen“. Dafür sind sie bereit, „einen erheblichen Teil des Einkommens zu investieren“. Auch Modelle wie Carsharing oder Ähnliches kommen nur moderat an. Die wenigsten „geben sich mit einem zeitlich begrenzten Nutzungsrecht für ein Auto zufrieden“.

Es liegt also auf der Hand, dass Öko-Appelle nicht den „Verkehrsumschwung“ bewirken werden, sondern höchstens neue Konzepte, die an der individuellen Mobilität nicht rütteln. Weitgehende Vorschläge ökologischer Gruppierungen, Autos generell aus den Städten zu verbannen, werden genauso wenig von Erfolg gekrönt sein wie noch radikalere, die sich „das Ergehen des urbanen Raumes“ auf die Fahnen geheftet haben. In unserem Zusammenhang helfen eben weniger ökonomische Träumereien als – nun denn – dieselben Ingenieure, die die bisherigen Autos konstruiert haben und sie nun in Zukunftskonzepte verwandeln müssen.

Im Übrigen muss in Zukunft trotzdem jeder Verkehrsträger konkurrenzfähig sein, da man Wandel nicht verordnen kann. Wo es die Bahn nie geschafft hat, dem Auto in puncto Flexibilität und Individualisierung den Rang abzulaufen, schaffen es sehr wohl Billig-Airlines, dass einige Menschen zumindest zwischen größeren Städten fliegen als stundenlang auf dem Asphalt zu rollen – und damit statistisch ökologischer unterwegs sind.

Tatsache ist, dass Verkehr die Verwirklichung von Mobilitätsbedürfnissen und manchmal auch -zwängen ist. Mit dem Auto erobert der Mensch den Raum, könnte man sagen, zumindest seit es das Auto als Massenprodukt gibt. Und mit dem Auto lassen sich eben bestimmte Lebensstile leben, deshalb stehen ja gesellschaftliche Individualisierung und Automobilisierung in einem so engen Zusammenhang. Und daher ist auch das eigene Auto von so großer Attraktivität für den Einzelnen, der sich wiederum für das Klima, wenn überhaupt, nur im Kollektiv verantwortlich fühlt.

Mobilitätstrends sind auch immer Zukunftstrends. Nicht die Mahner, sondern die Innovatoren haben jetzt das Sagen.

Antonio Malony

economyaustria

Dienstag, 05.02.2008

Technologiepark Podiumsdiskussionen

Mittwoch, 06.02.2008

(Anmeldung www.ecaustria.at/TP)

Donnerstag, 07.02.2008

11.00 Uhr Forschungsexcellence im internationalen Kampf: Klotzen oder Kleckern?

Bruno Buchberger (Gründer der Hagenberg Software GmbH)
Heinrich Garn (Bereichsleitung IT smart systems Austrian Research Centers)
Markus Komenda (Geschäftsführung ftw.- Wien)
Peter Kowalski (Sekretär BM für Wissenschaft und Forschung a)
Rudolf Lichtmannegger (Leitung Stabsabteilung Wirtschaftspolitik WKÖ)
Ingolf Schädler (Leitung Bereich Innovation im BM für Verkehr, Innovation und Technologie)

14.00 Uhr IT-Standort Österreich: Europazentrale oder ferngesteuerte Vertriebsfilialen?

Peter A. Bruck (Gesamtleitung Research Studios Austria ARC Seibersdorf research GmbH)
Rudolf Franz Czaak (Qualitymanagement & IT-Consultant)
Hartmut R. Galler (Geschäftsführung SER Solutions)
Peter Hössl (Vertriebsmanager IT smart systems Austrian Research Centers)
Wilfried Pruschak (Geschäftsführung Raiffeisen Informatik GmbH a)
Anton Steinringer (Leiter Business Solutions Telekom Austria TA AG)

16.00 Uhr Faktor Mensch und neue Technologien: Synergie oder Widerspruch?

Erich Fenninger (Bundesgeschäftsführung Volkshilfe Österreich)
Wolfgang Freiseisen (Geschäftsführer RISC Software GmbH, Hagenberg)
Thomas Grabner (Prokurist, Leiter Verkauf QENTA paymentsolutions)
Georg Stonawski (Geschäftsführung FE-Zentrum VRVis)
Richard Pircher (Leiter Zentrum Wissens- und Informationsmanagement, Uni Krems)
Josef Thoma (Business Manager Contact Center Lösungen CEE, Alcatel Lucent Austria)
Manfred Tscheligi (ICT&S, Geschäftsführung CURE, USECON)
Moderation: Christian Czaak (economy)

11.00 Uhr Business Process Software: Stangenware oder Maßanzug?

Peter Berner (Geschäftsführer WURM & Partner GmbH, Softwarepark Hagenberg)
Harald Haghofen (Professional Services Manager, SER Solutions Österreich GmbH)
Josef Küng (wissenschaftlicher Beirat FAW Software Engineering GmbH, Hagenberg)
Nikolai Neumayer (Lehrgangsteiler Prozessmanagement & Qualitätsmanagement, Donau-Universität Krems)
Michael Sifkoff (Vertriebsleiter ARIS Products & Solutions IDS Scheer)

14.00 Uhr Next Generation Media: Konvergenz oder Kannibalisierung?

Peter A. Bruck (Gesamtleitung Research Studios Austria ARC Seibersdorf research GmbH)
Peter Futterknecht (Leiter Technology & Services Kapsch CarrierCom AG)
Marcus Hebein (Leitung APA-MultiMedia)
Andreas Keri (Sales Director Fixed Networks Alcatel Lucent Austria)
Helmut Leopold (Leiter Plattform- und Technologiemanagement Telekom Austria TA AG)

16.00 Uhr Payment: anytime, anywhere, any device?

Wolfgang Gschwandtner (Geschäftsführung E-Rechnung EBPP GmbH)
Markus Reiff (Leiter Product Line Management CN & Campus Solutions, Telekom Austria Marketing Retail)
Robert Komatz (Bereichsleiter Business Development Acquiring PayLife)
Roland Toch (Geschäftsführer QENTA Paymentsolutions)
Moderation: Michael Freund (Der Standard)

derStandard.at

DER STANDARD

Lesen Sie am 23.01.2008 den 1. Teil der Standard-Serie mit dem Thema IT-Security

Mit Ihrer Anmeldung ist eine kostenlose Eintrittskarte für die IT'n'T Messe sowie freie Getränke & Buffet im Technologiepark inkludiert. Bei Nichterscheinen des Teilnehmers auf der Messe ohne rechtzeitige Absage (bis 30. Jänner) wird ein Unkosten-Betrag von 24 Euro in Rechnung gestellt. Ihre Eintrittskarte für die Messe wird Ihnen per E-Mail zugesendet.

EconomyAustria Technologiepark auf der IT'n'T

Breaking Results of Applied Research -

Innovative Technologie der Zukunft

Dienstag, 05.02.2008 bis Donnerstag, 07.02.2008

Messezentrum Wien, Halle A, Stand 0834

IT'n'T

Fachmesse für InformationsTechnologie und Telekommunikation

05.02. - 07.02.2008 Messezentrum Wien, Messeplatz 1, 1020 Wien

Aussteller & ihre Live-Demos

- **BM für Verkehr, Innovation und Technologie** (BMVIT - mit neuer Programmlinie benefit)
- **Economy** (Unabhängiges Zeitungsmagazin für Österreich)
- **FAW Software Engineering** (Datenbanktechnologien, Software/ Web Engineering)
- **FAW Solutions GmbH** (Informationsmanagement mit Prozessmodellierung)
- **ftw. Wien** (Privacy Schutz für mobile Dienste; 3D Modelle auf Motion-Handys)
- **Procos FM Informationstechnology** (Infrastruktur & Facility Management Lösungen)
- **Genta paymentsolutions** (High Performance Payments for E- & M-Commerce)

EINTRITT FREI - mit Anmeldung über: www.ecaustria/TP oder Fax 01/532 61 36-20

05.02.2008

06.02.2008

07.02.2008

ECAustria Office
Gonzagagasse 12/12
1010 Wien

Name

Firma

Adresse

Telefon

E-Mail

Dossier – Auto

Liebe auf der Rückbank

Die entscheidende Frage hinsichtlich des Verkehrs im Vierräder lautet: Vergnügen oder Notwendigkeit?

Auf flachgelegten Sitzen, auf dem Kofferraum, im Schiebedach stehend oder auf der Rückbank – im *Kamasutra für Autofahrer* sind weitere Anregungen, aber auch Sicherheitstipps nachzulesen. Warum kopulieren Menschen in Fahrzeugen? Für den Automobilismus-Experten Gert Schmidt liegt ein Spezifikum des Autos darin, „einen Privatraum mitten in der Öffentlichkeit“ zu schaffen. Für wohnungslose Jugendliche ist es die sinnlichere Alternative zur öffentlichen Toilette, und die wettersichere zum Park. Es bietet die Möglichkeit zum unverbindlichen Quickie und Platz für „Autoerotik“, wie abendliche Jogger auf Nebenstraßen zu berichten wissen. Falls aus dem ehelichen Seitensprung eine Affäre wird, gewinnen die Kostenvorteile gegenüber einem Hotelzimmer an Bedeutung. Kunden von Prostituierten wiederum schätzen die Anonymität der Parkplätze und Autobahnraststätten, die sich auch Zuhälter für ihre zu Bordellen umfunktionierten Wohnmobile wünschen.

Der Film belebt die Sinne

Empirisch lassen sich diese Dinge schwer belegen, aber kulturell, mit Beispielen aus Film, Musik und Literatur. Dazu in die USA, wo in den 30er Jahren Henry Ford mit seinem T5-Modell den Grundstein zur Massenmotorisierung legte. Jeder US-amerikanische Arbeiter sollte sich dieses Auto leisten können, und angeblich wurden darin mehr Kinder gezeugt als in jedem anderen Auto. Als in Europa das Haupttransportmittel noch Leiterkarren und Fahrrad war, fungierte das Auto in den USA bereits als Vehikel der Jugendrebellion. So ist das tödliche Autorennen in *Denn sie wissen nicht, was sie tun* nicht nur als Provokation der ersten No-future-Generation zu lesen, sondern macht risikoreiches Fahrverhalten zum Symbol sexueller Potenz. Ironie der Geschichte, wenn das Idol einer ganzen Generation, James Dean, noch einen Monat vor seinem tödlichen Verkehrsunfall in einem Werbespot vor den Gefahren riskanten Fahrens warnte. Zwei Jahre später schreibt Jack Kerouac *On the road* und erschafft damit das Genre des späteren Roadmovies. *Unterwegs*, wie der deutsche Titel heißt, wird zur Ikone der Beatnik-Jugendkultur, die gegen Kleinbürgertum und kleinstädtische Prüderie rebelliert. Die 68er-Bewegung malt ihre Wagen bunt an, und in *Maggie McGill* von den Doors wurde das Hippie-Mädchen von Mom und Dad auf dem Rücksitz eines „Rock n Roll car“ gezeugt. Diese befreiende Aufbruchsstimmung ist in *Saturday Night Fever* verschwunden. Tanzt John Travolta nicht, verbringt er seine Zeit mit Freunden, die mit dem Auto „cruisen“, Mädels betrunken machen und auf der Rückbank nötigen. Um die Vergewaltigung ihrer Freundin zu verhindern, erschießt Susan Sarandon den Angreifer ihrer Freundin und gibt damit den Startschuss für das Roadmovie *Thelma und Louise*. Auch im österreichischen

Film spielt sich Sex im Auto bestenfalls als pragmatisches Gebumse ab. Gelangweilt an die Autotür gelehnt, gibt sich die Partnerin von Hanno Pöschl in *Exit* hin, und *Hundstage* zeigt ein derart liebloses Gerammel auf einem leeren Großparkplatz eines Einkaufszentrums, wie es nur Ulrich Seidl filmen kann. Dagegen nimmt sich die Poesie eines Internet-Bloggers romantisch aus: „Liebe auf der Rückbank einer alten Volvo-Limousine. Riecht nach

Eiweiß und Benzin. Bis das Wasser von den Scheiben rinnt.“ Genau jene sexuelle Leidenschaft sucht die voyeuristische Erika aus Jelineks *Die Klavierspielerin*, wenn sie im Autokino herumschleicht, um Liebespaarchen in der „Love Lane“, der letzten Wagenreihe, zu beobachten.

Zum Schluss das Vorspiel. Jemanden mit dem Auto heimzubringen, gilt als Chiffre der erotischen Beziehungsanbahnung, wie es etwa Kurt Ostbahn be-

singt: *Gestern Nacht in mein Wogn, Du und i endlich allaa. I streich da durch d Hoa, Du sogst leise: Na. Uhhh Feia.*

Der britische Popsänger und Songschreiber Billy Ocean kommt da schon schneller zur Sache: *Get outta my dreams – Get into my Car, Get in the backseat, baby*, wünscht er sich sehnlichst von der Angehimmelten.

Beatrix Beneder

Buchtipps: „Lust am Auto“, G. Schmidt u.a. (Hg.),

Ihr Unternehmer-geist

„Smart Business“ von Cisco für smarte Unternehmer

„Smart Business“ bietet ein Gesamtpaket intelligenter, sicherer und maßgeschneideter Netzwerklösungen, die KMUs wie dem Ihnen einen klaren Wettbewerbsvorsprung geben. Sie greifen überall auf Informationen zu, treffen schneller Entscheidungen und bedienen individuell Ihre Kunden. Erfüllen Sie die hohen Ansprüche Ihrer Geschäftspartner mit personalisierten Service- und Supportleistungen.

Sind Sie ein „Smartes Business“?

Erfahren Sie mehr auf
www.cisco.at/meinefirma

© 2007 Cisco Systems, Inc. Alle Rechte vorbehalten. Cisco, Cisco Systems und das Cisco Logo sind eingetragene Marken oder Marken von Cisco Systems, Inc. und/oder ihrer Tochtergesellschaften in den Vereinigten Staaten und bestimmten anderen Ländern.

CISCO

Leben

Steve Forbes: „Die USA brauchen eine aktive Geldpolitik und Leadership“

Der Geldzähler

Das simple Erfolgsrezept des US-Medienzars: Manager brauchen Visionen fürs Neue.

Thomas Jäkle

Wie hoch das Milliardenvermögen von Bill Gates, Warren Buffett, Sheldon Adelson oder etwa von den Aldi-Brüdern Theo und Karl Albrecht ist, berichtet Steve Forbes alljährlich in seinem *Forbes Magazine*. Dort nachzulesen sind die Ranglisten der Superreichen, aufgeteilt nach den unterschiedlichen Kriterien. Schon seit 1996 ist das Wirtschaftsmagazin mit seinen Infos zu Milliardären, Berichten zur Wirtschaft sowie Kolumnen international anerkannter Wirtschaftsexperten auch auf dem gleichnamigen Internet-Portal abzurufen.

Wie viel der 1947 in New Jersey geborene Malcolm Stevenson Forbes mit seinem Imperium selbst verdient hat, auf welche Höhe sich sein Vermögen derzeit beläuft, das wollte er *economy* anlässlich seines Besuchs des Comsult-Kongresses in Wien nicht verraten. Nur so viel: „Wir haben es noch nicht in die Forbes-Liste geschafft. Und damit kann man in etwa schätzen, wie hoch das Vermögen ist.“ Der 60-Jährige schmunzelt ein wenig, um dann noch über das ganz große Geld zu sprechen.

Dabei nimmt der Absolvent der Elite-Universität von Princeton in New Jersey kein Blatt vor den Mund, um die Regierung seines Parteifreundes George W. Bush massiv zu kritisieren, man könnte auch sagen in die Pfanne zu hauen. „Die Regierung hat einfach zugeschaut, wie der Dollar schwächer und schwächer wurde. Und nichts getan. Es wird Zeit, endlich eine ordentliche Geldpolitik zu machen“, sagt der Medienzar. Eine starke Wirtschaftsnation habe darauf zu achten, dass ihre Währung auch stark bleibt. John F. Kennedy, der kein Wirtschaftsexperte war, hatte nach Meinung des konservativen Forbes zeitig erkannt, dass der Dollar so werthaltig wie Gold sein muss.

Fallende Messer

Seit Bush an der Regierung sei, habe sich da nichts mehr getan, und zudem sei das Steuersystem zu unübersichtlich. Außerdem, so meint der „Steuerräuber“, hätten die USA zu hohe Unternehmenssteuern. Die von Bush gerade erst vorgeschlagenen Steuererleichterungen für die US-Bürger kä-



Heftige Kritik an der US-Regierung übt Medienzar und Republikaner Steve Forbes. Er fordert die US-Regierung auf, endlich eine aktive Geldpolitik zu betreiben. Foto: epa

men viel zu spät. „Das ist ein Tropfen auf den heißen Stein“, sagt Forbes. Und da er gerade einmal beim Rundumschlag ist, bekommt auch noch US-Notenbankchef Ben Bernanke eine schallende Ohrfeige. „Der soll ein Medientraining absolvieren. Er sollte sich endlich Gedanken machen, wie er den Dollar stärken kann und wie er vor allem die Botschaft in die Welt hinausträgt, damit sie dort auch ankommt und das Vertrauen der Investoren findet.“

Forbes hatte selbst 1996 und 2000 bei den Präsidentschaftswahlen für die Republikaner kandidiert. Seine stark auf Wirtschaft orientierte Politik fiel damals glatt durch. Als Nachfolger seiner Ideen und Mann für das Präsidentenamt, der auch über die notwendigen Leadership-Qualitäten verfüge, sieht Forbes den Ex-Bürgermeister von New York Rudy Giuliani. Forbes räumt ein, dass dieser in vielen Kreisen der Republikaner aber ein zu moderater Typ sei.

Während das im Jahr 1917 vom Großvater gegründete *Forbes Magazine* mit einer Auflage von weltweit fünf Mio. Stück das Flaggschiff des Zeitschriftenkonzerns darstellt, bringt es das gleichnamige Internet-Portal auf 20 Mio. Besucher pro Monat. Wo das nächste große Geld im Internet zu verdienen sein wird, dazu wagt

Forbes gegenüber *economy* nur eine vage Prognose abzugeben: „Es kann Facebook sein, so wie einst Google. Wenn keine riesigen Mengen an Energie für die Umsetzung einer Idee benötigt werden, ist alles möglich. Es kommt auf die Idee an, Schranken gibt es ja kaum.“ Jedenfalls werde es eine weitere Spezialisierung im Internet geben, was im Jargon als Web 2.0-Anwendung oder „Social Network“ bezeichnet wird. „Vielleicht wird es in Richtung interaktives Fernsehen gehen, jedenfalls wird das nächste große Ding etwas sein, wo es um Interaktion zwischen den Nutzern geht“, glaubt der Medienzar.

Stimmige Parameter

Für die Umsetzung von neuen Ideen in funktionierende Geschäftsmodelle hätten die USA noch immer erstklassige Voraussetzungen zu bieten, trotz Subprime-Krise und der zurzeit spürbaren Anzeichen einer Rezession. Geld sei in den USA genug da, „so viel wie nie zuvor“. Ebenso sei die Produktivität dort auf dem absoluten Höhepunkt angelangt.

Was einen erfolgreichen Manager und Medienunternehmer ausmacht, dafür hat Forbes ein eher unspektakuläres, dafür einfaches, fast abgekautes Konzept zur Hand: „Visionen. Ein Unternehmer muss Ideen haben und auch in die Zukunft blicken kön-

nen. Und Risiko übernehmen.“ Dies braucht man in Zeiten wie diesen mehr denn je. Und erneut feuert Forbes eine Breitseite auf Bush ab. „Das Hilfspaket mit den Steuererleichterungen, das von Bush geschnürt wurde, wird sich nur kurzfristig positiv auswirken. Das ist reiner Populismus und hat mit wirtschaftlich zielgerichtetem Handeln gar nichts zu tun.“

Österreich gibt der Steuerhasser die Empfehlung, die Flat-Tax einzuführen. Nachdem die osteuropäischen Staaten der EU beigetreten seien, könnte sich Österreich als das „Steuerparadies“ in Europa entwickeln, besser, als es die Schweiz einst war. Im Gegensatz zu den Nachbarn habe Österreich in den vergangenen beiden Jahrzehnten kräftig zulegen können. „Eine Steuererklärung muss auf einer Postkarte Platz haben“, fordert der Minimalist. Alles andere sei unnötige Bürokratie.

Und verlegen, Österreich einen weiteren Tipp abzugeben, ist der Medienzar nicht: „Ihr habt eines zu bieten: eine hervorragende Ausbildung und eine große Dichte an intellektuellem Know-how.“ Beim „Rosenstreu“ erinnert der Mann mit schottischen Wurzeln an die Rolle, die Österreich einst unter den Habsburgern spielte. Was auch immer er damit in die Gegenwart retten wollte.

www.forbes.com

Karriere

● **Bernhard Mayr** ist neuer Chef der Abteilung Regulatory Affairs bei Mobilkom Austria. Mayr wechselt nach siebenjähriger Zugehörigkeit von Telekom Austria zu der Mobilfunktöchter.



Foto: Mobilkom Austria

● **Ingolf Planer** (35) ist als neuer Vorstand bei Kapsch Carrier Com bestellt worden. Er verantwortet als CFO in seiner neuen Position die Bereiche Finance & Administration, Legal & Partner Management sowie Business Development und HR. Bislang war der WU-Absolvent Managing Director von Kapsch Components. Foto: Kapsch CarrierCom



● **Marie-Luise Pflug** (23) verstärkt das Kundenberatungsteam von Schoeller Corporate Communications. Pflug studierte an der FH St. Pölten Medienmanagement. Foto: Schoeller



● **Kurt Tojner** (46) ist neuer Country Manager für Österreich und Ungarn bei Visa Europe. Tojner verfügt über eine langjährige Erfahrung im Finanzsektor. Nach über elf Jahren im Bereich Electronic Banking und Cash Management Services der Creditanstalt wechselte er 1999 zu Hewlett-Packard Consulting. Foto: Visa Europe



● **Franz Schwarz-Sattlberger** (46) übernimmt die Leitung des Fachvertriebs Netzwerk Services bei T-Systems in Österreich. Seine berufliche Laufbahn startete er in der Maschinenfabrik Schauer, wo er eine Lehre als Werkzeugmacher abschloss. 1985 wechselte er zu Silhouette International und absolvierte im zweiten Bildungsweg berufsbegleitend die Matura für Maschinenbau-Betriebstechnik. jake Foto: Schoeller



Leben

Notiz Block



Sorge wegen der Konjunktur

Zum ersten Mal seit 2003 ist die Zuversicht der weltweit von Pricewaterhouse Coopers (PwC) interviewten CEOs (Chief Executive Officers) gesunken. Der leichte Rückgang des Anteils an Führungskräften, die den kommenden zwölf Monaten „sehr zuversichtlich“ entgegensehen, von 52 auf 50 Prozent ist ausschließlich auf die Sorge bezüglich Konjunkturschwankungen zurückzuführen. Hin- sichtlich Wachstumsrisiken wie Klimawandel, Terrorismus und Energieversorgung zeigten sich die 1150 Befragten weniger besorgt als im Vorjahr. Zentrale Anliegen sind neben einer Konjunkturabschwächung die Überregulierung und der Fach- kräfthemangel. Zu diesem Er- gebnis kommt der *11th Annual Global CEO Survey* von PwC, der beim Weltwirtschaftsforum in Davos in der Schweiz präsen- tiert wurde.

Der Student mit Kundenstatus

Eine gesetzlich verankerte Studenten-Ombudsstelle, die auch empfindliche Strafen für Universitäten aussprechen kann und die Hochschulen dazu bringt, Studenten als Kunden zu sehen – von solchen Bedingungen ist die österreichische Studenten-Anwaltschaft weit entfernt. In England und Wales ist das seit Gründung des Office of the Independent Ad- judicator for Higher Education (Oiahe) 2005 Realität, sagt Michael Reddy, stellvertre- tener Leiter der Ombudsstelle. Als die britische Regierung 2004 die Studiengebühren für Hochschulen kräftig auf umge- rechnet mindestens 4500 Euro pro Jahr erhöhte, wurde auch ein Ombudsmann-System vor- gesehen. „Studenten sind damit zu Kunden geworden“, erklärte Reddy. Die britische Ombuds- stelle wurde auf Geheiß der Regierung eingerichtet, sie ist aber unabhängig, und die 147

Hochschulen in England und Wales müssen sie selbst finan- zieren. Dafür wurde ihnen er- laubt, die Beschwerde-Regeln selbst mitzudefinieren. Derzeit verfügt sie über ein Budget von 1,8 Mio. Pfund (2,42 Mio. Euro) und 27 Mitarbeiter. Gleichzeitig wurden die Unis dazu verpflich- tet, eigene Beschwerdeverfah- ren einzurichten. Erst wenn ein Beschwerdeführer diese lokalen Verfahren ausgenutzt hat, kann er sich an das Oiahe wen- den. 2007 langten dort rund 600 Beschwerden ein, etwa 25 Pro- zent mehr als im Jahr zuvor. Rund ein Viertel davon stel- le sich als gerechtfertigt her- aus, betonte Reddy. In solchen Fällen kann die Ombudsstelle Empfehlungen an die Uni aus- sprechen, etwa den Fall noch- mals zu begutachten oder interne Prozesse zu ändern. In einem spektakulären Fall hat das Oiahe etwa eine Zahlung in Höhe von umgerechnet 350.000 Euro an eine Gruppe von Studenten empfohlen, die für einen Studi- engang zugelassen wurden, der noch nicht akkreditiert war. Die- se „Strafe“ wurde schließlich von einem College in Oxford auch tatsächlich bezahlt.

Positiver Ausblick für Top-Manager

Eine aktuelle Online-Umfrage des Düsseldorfer Karrie- redienstleisters Placement 24 ergibt, dass zwölf Prozent der Führungskräfte ihren Arbeits- platz durch die fallenden Bör- senkurse und die aktuelle Ban- kenkrise direkt oder indirekt gefährdet sehen. Headhunter und Personalberater schätzen die Lage für Führungskräfte aber weiter positiv ein. 81 Pro- zent bewerten nach ihrer Auf- tragslage die Wirtschaftsaus- sichten mit „gut“ oder „sehr gut“. Nur in der Finanzbranche sind nach den jüngsten Entwick- lungen negative Auswirkungen auf das Recruitment auch von Führungskräften zu erwarten, meint Tonio Riederer von Paar, Gründer und Geschäftsführer von Placement 24. red

Erfolg: Mark Spitz hat dafür eine einfache Definition

Der Goldengel

1972 bei den Olympischen Spielen in München hat Mark Spitz mit sieben Goldmedaillen einen Rekord aufgestellt, der bis heute unerreicht ist. Über Erfolg, Michael Phelps und auch Fairness.

Thomas Jäkle

Er war ein Sonnyboy, hatte schwarze Haare, Schnauzbart, war ein Superstar und ein Ausnahmearthlet, der alles ge- wonnen hat, was nur zu gewin- nen war. Ruhm, Ehre, Geld. Letzteres hat ihn in jungen Jahren vor die Wahl gestellt, entweder die Karriere fortzusetzen oder hoch dotierte Werbeverträge zu unterzeichnen. „Beides ging damals nicht, also musste ich mir auf dem Höhepunkt meiner Karriere überlegen, ob ich meinen Erfolg sofort oder später auch kommerziell nutzen will“, erklärte Spitz gegenüber *economy* anlässlich des Wirtschaftskongresses Comsult in Wien. In den 1970ern durften an Olympiaden nach den damals gelten- den Reglements nur Sportler mit Amateurstatus teilnehmen. Die kommerzielle Nutzung des sportlichen Erfolgs bedeutete ursprünglich das Ende der Karriere. Der damals 22-jährige US-Superstar „Mark the Shark“ (engl.: „Mark, der Hai“) ent- schied sich dafür.

Sieben Goldmedaillen in sieben Disziplinen und alle in Weltrekordzeit bei Olympia in München, zwei goldene, eine silberne und eine Bronzemedaille bei den Olympischen Spielen 1968 in Mexiko und insgesamt 33 Weltrekorde (26 in Einzeldisziplinen) sind eine Bi- lanz, mit der der heute 57-Jäh- rige trotz seiner kurzen Kar- riere Geschichte geschrieben hat. Wie viel Geld er mit seinen Goldmedaillen bis heute schaf- feln konnte, ist das Geheimnis des Goldschwimmers, der mit Werbeauftritten und zwischen- durch als Schauspieler und als Zahnschmied gearbeitet hat. Man hat auch nicht den Eindruck, dass ihn das je sonderlich be- schäftigt hat. Jedenfalls hat es bis heute gereicht, um davon „sehr gut zu leben“, wie Spitz meint.

Ein Individualist ...

Was ihm Erfolg heute, über 35 Jahre nach seinem letzten Triumph, noch bedeutet? Spitz denkt kurz nach und gibt sich geradezu bescheiden als Elder Statesman, der die Jahre mit Gelassenheit an sich vorbeizie- hen lässt: „Es ist mir wichtig, dass meine beiden Söhne von mir die richtige Begleitung be- kommen, Werte, die sie zu rei- fen Menschen machen.“ Aber es gibt für ihn auch noch mehr als die Familie. Spitz will den Kids signalisieren, dass man es zu etwas bringen kann, wenn man



Die Schwimmlegende Mark Spitz tourt gerne durch die Lande, um jungen Menschen Ratschläge zu geben. Foto: epa

„diszipliniert ist und auch hart an sich arbeitet“. Und er fährt fort: „Ich versuche heute ebenso noch Vorbild zu sein, auch wenn mich gerade junge Kids nicht mehr kennen.“ Die Geheimnisse seines Erfolgs muten eher banal an. „Sicher ist Talent erforderlich, dass man Spitzleistung erzielen kann. Auch Entschlos- senheit und harte Arbeit gehö- ren dazu, um Weltspitze zu wer- den.“ Dass sein Schnauzbart ihm eine besondere Aerodynamik verschafft haben soll, war eher ein Scherz. „Kurioserweise haben die russischen Schwim- mer ein Jahr lang nach München Schnauzbärte getragen“, meint Spitz.

... und sein Team

Seine Erfolgsformel hat den Goldfisch einmal im Stich ge- lassen, als er für die Experten überraschend einen Comeback- versuch als 41-Jähriger startete. Sein Ziel war, sich für die Olympiade in Barcelona 1992 zu qualifizieren, also gut 20 Jahre nach seinem Triumph. Der Versuch war aber jäh geschei- tert. Der Grund dafür? „Am Ehrgeiz hat es nicht gemangelt. Ich war motiviert, noch einmal ins Becken zu steigen. Die Zeit bleibt aber nicht stehen, auch wenn die Trainingsmethoden besser wurden. Es hat nicht ge- reicht, ich war zu weit weg von meinem sportlichen Höhepunkt.“

Im Nachhinein könnte man ei- nige Gründe finden, eventuell das Umfeld oder was auch im- mer“, sagt Spitz. Traurig, gar enttäuscht darüber? „Nein. Ich habe eine große Karriere ge- habt. Die Siege und Goldmedaillen kann mir niemand nehmen. Und wenn jemand kommt, der das auch erreicht, dann gönne ich es ihm, denn er hat es auf- grund seiner Leistung verdient. Und eines bitte ich nicht zu vergessen: Der zweite Platz ist ebenso eine große Leistung.“

Dieser Jemand könnte Mi- chael Phelps sein, der für die Olympiade in Peking 2008 als Top-Favorit startet. In Athen 2004 holte der heute 22-jährige US-Amerikaner sechs Gold- und zwei Bronzemedallien und verpasste knapp Spitz' Rekord. „Was glauben Sie: Wird Phelps es schaffen?“, fragt Spitz ein- mal umgekehrt. Er sei sicher der perfektste Schwimmer derzeit, vielleicht aller Zeiten. Aber die Konkurrenz sei eben- so äußerst stark. „Es hat sich an den Trainingsmethoden auch sehr viel geändert, man kann das nicht vergleichen mit den 70er Jahren. Und das Team rund um einen Individualsportler ist ebenso wichtig“, meint Spitz. Sollte Phelps den 36 Jahre alten Rekord von Spitz knacken, dann habe er es jedenfalls verdient. Traurig? „Voller Respekt für die Leistung“, entgegnet Spitz.

Leben

Reaktionen

Laurin

Zu *economy* Nr. 51, „Das erste Wort“: Ich finde es immer sehr rührend, wenn Kinder auf die Welt kommen, und Menschen, die sich auf Kinder und Beziehung einlassen, halte ich für sehr mutig. Kinder sind tricky. Es ist zum Teil Selbsterfahrung und Erfahrung eigener Grenzen. Im Verlauf des Elternseins erzieht man nicht nur, sondern man wird auch erzogen, und zwar zu einem besseren Menschen, besser in jeder Hinsicht. Man soll sich erziehen lassen, nicht weil man schlecht ist, sondern weil es ungeheuer bereichert und freut, zuzusehen, wie man selbst am Kind wächst, durch Liebe, Empathie, Geduld, Toleranz, Verständnis und anderes, welches im kinderlosen Alltag viel zu wenig zum Zug kommt und viel zu wenig wahrgenommen und geschätzt wird.

Irina Slosar, Wien

Die Kolumne von Laurin ist ein Grund mehr, regelmäßig *economy* zu lesen. Mein Lieblingszitat, Kinder betreffend: „Eure Kinder sind nicht eure Kinder. Sie sind die Söhne und Töchter der Sehnsucht des Lebens nach sich selbst. Sie kommen durch euch, aber nicht von euch. Und wenn gleich sie bei euch sind, gehören sie euch doch nicht. Ihr dürft ihnen eure Liebe geben, doch nicht eure Gedanken, denn sie haben ihre eigenen. Ihr dürft ihrem Körper eine Wohnstatt geben, doch nicht ihren Seelen, denn diese wohnen im Haus von morgen, das ihr nicht aufsuchen könnt, nicht einmal in euren Träumen. Ihr könnt euch bemühen, wie sie zu sein, aber trachtet nicht danach, sie euch gleich zu machen. Denn das Leben geht weder zurück noch verharrt es im Gestern.“ (Khalil Gibran, „Der Prophet“, in: K. G., *Die Prophetenbücher*, München, Goldmann 2002)

Christian Taucher, Graz

Privatsphäre adieu

zu *economy* Nr. 51, „Der böse Traum vom gläsernen Bürger“: Es ist vorbei mit der Privatsphäre im Internet. Nun hat die Staatsmacht alle Rechte in der Hand, einfach mal so draufzuermitteln. Kontrolliert die Kontrollore – die Aufgabe der Medien.

Michaela Stadler, via Internet

Schreiben Sie Ihre Meinung an *Economy* Verlagsges.m.b.H., Gonzagag. 12/12, 1010 Wien. Anregungen per E-Mail an: redaktion@economy.at

Im Test

Wenn der Regen wirklich nass ist



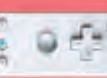
Foto: Sony

Spielkonsolen ohne Autorennen? Undenkbar. Zu jeder neu entwickelten Spielkonsole werden stets Dutzende neue Auto-Games mitgeliefert. Die ersten Autorennen gab es schon in der „Steinzeit“ der Konsolengeschichte – also vor gut 25 Jahren. Damals bestanden die Duelle, die mein Bruder und ich uns lieferten, aus zwei pixeligen Autos – eines rot, eines blau –, gerade noch erkennbar über einen weißen Hintergrund düsend. Und die Texas-Instruments-Konsole rauchte im wahrsten Sinne des Wortes bei dem damaligen Autorennen.

Doch das ist Geschichte. Anstelle zweier „Pixelbomber“ finden sich nun ganze Führparks aktueller, bis ins kleinste Detail nachmodellierter Nobelautos. Und das real anmutende Fahrgefühl, mit Regen und Schlamm, der auf die Windschutzscheibe spritzt, wenn man über matschige Pisten brettert – all das wird heute in verblüffender Realität programmiert. Damit sind wir beim entscheidenden Punkt: Das größte Problem bei Renn-Games bilden Umgebung und äußere Einflüsse. Aktuelle Spielkonsolen verfügen nun endlich über eine Rechenleistung, die man braucht, um die Realität nachzustellen. Etwa um das Fahrgefühl hervorzuheben, aber auch um Crash-Situationen nachzustellen, wenn der auffrisierte 100.000 Euro teure Ferrari in die Leitplanken kracht, oder auch, um unterschiedliche Wettersituationen möglichst realistisch zu simulieren. Regen stellt zum Beispiel eine besondere Herausforderung für die Programmierer dar. Bislang wirkte er meist nicht wirklich nass. Die Rechenleistung früherer Konsolen konnte nicht zeitgleich Umgebung, Auto und Wetter berechnen. Die Spielentwickler behaften

sich damit, nur rund um das Auto Regen zu simulieren. Anders ausgedrückt: Das Auto wurde unter einer Regenglocke gesteckt, während die Umgebung staubtrocken blieb. Für die neuesten Video-Games stellt Regen kein Problem mehr dar. Auch nicht für die Konsole, die über genügend Rechenleistung verfügt.

Dies zeigt sich auch beim gerade erst erschienenen „Burnout Paradise“ von Electronic Arts. Die Spieler können in einer frei befahrbaren Stadt Straßenrennen veranstalten. Für ein PS-getriebenes Rennspektakel reicht es schon aus, wenn man an einer roten Ampel die Reifen durchdrehen lässt; den Nachbarn lässt dies sicher nicht kalt –, verspricht zumindest der Hersteller. Mit „Sega Rally“ und Codemasters „Colin McRae Dirt“ finden sich auch zwei wirklich gute Rallyesportsimulationen im Handel, bei denen Schlammenschlachten auf der Tagesordnung stehen. Microsoft setzt mit „Forza Motorsport 2“ neue Maßstäbe in puncto Realismus und Fahrgefühl, wird allerdings bald schon harte Konkurrenz von Sonys „Gran Turismo 5“ erhalten. Die Fortsetzung einer der wohl besten Rennspielserien überhaupt, die vor allem grafisch vom Feinsten sein wird. Für Wii-Besitzer bietet Nintendo „Donkey Kong Jet Race“. Seine Besonderheit liegt, wie bei nahezu allen Wii-



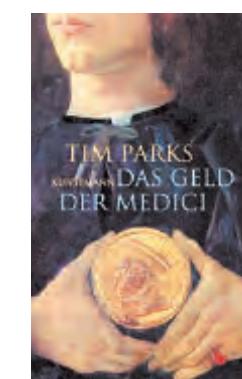
Titeln, in der innovativen Steuerung: Die Rennmaschinen werden durch Schütteln, Rütteln und Drehen gelenkt und beschleunigt. Ubisoft zeigt mit „Asphalt Urban GT 2“, dass auch auf tragbaren Spielkonsolen sehr viel machbar und möglich ist. Fazit: Es gibt viele gute Auto-Games auf dem Markt, was auch für die hohe Qualität der aktuellen Konsolen spricht.

Gregor Kucera

Buch der Woche

Eine schrecklich reiche Familie

Der in Italien lebende Brite Tim Parks ist, das ist nicht neu, ein ausgezeichneter Geschichtenerzähler. 14 Bücher hat Parks, der an der Universität Mailand literarische Übersetzung lehrt, bislang publiziert. Mit *Das Geld der Medici* hat er nicht nur seine Qualitäten als Essayist, sondern auch ein Wirtschafts- und Finanzwissen der Extraklasse bewiesen. Nicht, dass es der Welt noch an Büchern über den Familienclan Medici mangeln würde. Aber Parks hat durchaus Beachtenswertes hinzugefügt.



Er erzählt von Aufstieg und Fall der Familie, die sich im Florenz der Renaissancezeit auch einen Namen als Finanzdynastie erwarb. Giovanni di Bicci de' Medici gründete im Jahre 1397 eine Bank in Florenz, die fünf Generationen und ein knappes Jahrhundert später (1494) zusammenbrach. Dazwischen liegt das Leben der Medici-Sprösslinge im „italienischen Athen“: Alle seien sie außerordentlich hässlich gewesen, doch geschäftstüchtig, kunst-

sinnig und politisch geschickt. Und sie wussten sich mit den Klerikern zu verbünden oder diese gar auszutricksen, wenn es um die Todsünden Wucher und Zinseinhebung ging. Die Medici, zumindest der männliche Teil der Nachkommen, frönten der Völlerei, waren gierig und lebten alles andere als keusch – auch dies bekanntlich Todsünden zu ihrer Zeit. Sie verstanden die Kunst der Manipulation von Menschen; im wirtschaftlichen, sozialen wie auch politischen Leben. Das, findet der Autor, machte letztlich ihren Erfolg aus, brachte sie aber nicht selten auch in Schwierigkeiten.

Finanztechnisch aufwendig recherchierte Fakten vereint Parks gekonnt mit einem florentinischen Sittenbild, angereichert mit Kunswissen und historischen Details. *bafo*

Tim Parks:
Das Geld der Medici
Kunstmann-Verlag, München
2007, 20,50 Euro
ISBN: 978-3-88897-472-4

Termine

● **Green IT.** Im Rahmen eines Expertenforums wird auf der ITnT das Thema „Green IT“ diskutiert, das laut IDC-Befragung von 80 Prozent der IT-Manager als eines der Top-Themen gesehen wird. Moderation der Expertenrunde: Rudolf Franz Czaak (IT-Consultant); Ort: Technologiepark ITnT, Halle A, Stand A0834; Zeit: Dienstag, 5. Februar, 12.30 Uhr; Anmeldung: www.economy.at/TP

Alpen-Adria-Universität Klagenfurt und Respect laden am 28. Februar zu Buchvorstellung und anschließender Podiumsdiskussion zum Thema „Wirtschaftsethik zwischen praktischem Feld und akademischem Fach“ ein. Ort der Veranstaltung: Haus der Industrie, Spiegelsaal, Schwarzenbergplatz 4, 1031 Wien; Zeit: 9.30 Uhr. www.iv-eventnet.at/

● **Fernsehen.** Das Forum Mozartplatz veranstaltet am Donnerstag, dem 7. Februar, um 19 Uhr eine Podiumsdiskussion zum Thema „Funkstille? Das Fernsehen als Standortfaktor für die Kreativwirtschaft“. Anmeldung unter info@forum-mozartplatz.at oder Tel. 01/5055811. Ort: Mozartplatz/Ecke Neumanngasse, 1040 Wien.

● **Hochschullehrer.** Am 22. und 23. Februar findet an der WU Wien die Jahrestagung 2008 der wissenschaftlichen Kommission Internationales Management im Verband der Hochschullehrer für Betriebswirtschaft e.V. statt. Die Tagung stellt sich dem Fragenkomplex der politischen Aspekte im Internationalen Management.

www.wu-wien.ac.at/wkint

● **Ethik.** Das Kompetenzzentrum für Humanvermögen, die

Formel 1. Die FH Joanneum in Graz veranstaltet am 16. April 2008 einen Vortrag über die technologischen Highlights der vergangenen Jahrzehnte in der Formel 1. Von der Einführung der effizienten Aerodynamik über die Kohlefaserbauweise bis hin zu Hochdrehzahlkonzepten wird die geschichtliche Entwicklung aufgezeigt. Beschrieben werden das aktuelle F1-Reglement sowie technische Lösungen der Gegenwart und Zukunft. Ort: FH Joanneum Graz, Alte Poststraße 147, Hörsaal 15, Erdgeschoss; Zeit: 18 Uhr.

● **Nanotechnologie.** Von 8. bis 11. April 2008 findet in Innsbruck die internationale Nanobiotechnologie-Tagung „Innano 2008: Advances in Nanomedicine & Nanobiotechnology“ statt. Nähere Angaben zu Konferenz, Anmeldung und Themen unter:

www.innano.org

Leben

Laurin Czaak

Das erste Auto



Erst Mama, dann Auto, dann Papa, das sind bekanntlich die ersten drei Worte, die ich lernen werde – oder war die Reihenfolge umgekehrt? Egal. Eisenbahn kommt jedenfalls später. Und dass ein Auto mein erstes Gemälde zieren wird, ist selbstredend. Im Jahr 2026, wenn ich 18 Jahre alt sein werde, will ich meinen Führerschein haben. Auto fahren, in windschnitten Autos, mit Solarantrieb? Elektrorrasierer geben schon Vorgeschmack auf das, wie ein Auto aus Designeraugen gesehen werden wird.

Vorbei ist's dann mit eckigen Kisten auf Rädern. Die Eltern werden noch oberg'scheit erzählen, wie das damals war. Der Benzinpreis wird bei 9,11 Euro liegen, über die City-Maut wird schon lang niemand mehr reden. Papas Audi ist dann Geschichte. Papa wird einen Oldtimer hegen und das polierte Chrom als Spiegel nutzen. Vorbei wird's sein mit röhrendem Sound aus dem Auspuff von Harley oder Ferrari. Einen Ferrari mit Solarmotor kann ich mir nicht vorstellen. Dank Bono und Al Gore wird die Welt umzudenken beginnen. Wenn die beiden um acht Uhr früh auf dem Podium im World Economics Forum in Davos sitzen, hat das was zu bedeuten. Einen Ausnahmestand quasi. Hat die Generation von Mama und Papa zu lang zugeschaut? War die Autolobby heimlicher Verführer der 68er-Generation? Die Mick-Jagger-Generation hat die gesellschaftliche Umwälzung gebracht, sich aber lang zu sehr auf die Kunst des Möglichen verlassen. Forschung, Technologie und Wirtschaft haben an verschiedenen Enden der Stränge gezogen – des schnöden Mammons wegen. Life Sciences, die Kombination von Wissenschaften, wird nach Lösungen suchen müssen, um der Gesellschaft im 21. Jahrhundert die Augen zu öffnen. Der alte Herr Jagger könnte aus seiner Egomanie heraustreten und trällern: „I can't get no satisfaction.“ Und dieses Mal nicht nur aus reiner Lust.



Dass nicht alles Gold ist, was glänzt, müssen Väter ihren Söhnen im Technischen Museum erklären. Eine Vorbereitung auf die kniffligen Fragen der Juniors ist ratsam. Foto: Photos.com

Eine vorübergehende Modeerscheinung

Silberpfeil, Steyr, Bugatti und Porsche – Faszination ohne Alterslimit.

Thomas Jäkle

„Eines Tages wird man Karren zu bauen vermögen, die sich bewegen und in Bewegung bleiben, ohne geschoben oder von irgendeinem Tier gezogen zu werden.“ Diese weisen Worte stammen von Roger Bacon, einem Mönch und Gelehrten, der im Jahre 1214 geboren wurde. Und er lag nicht daneben. Sein Idee könnte durchaus die Ingenieurskunst angeregt haben. Wenngleich sich die Entwicklung vom Pferdefuhrwerk zum Hightech-Auto nicht gerade über Nacht vollzogen hat.

Bis zuletzt, also den Pionierjahren des Automobils, setzte man an oberster Stelle auf das bewährte Pferdefuhrwerk. „Ich glaube an das Pferd. Das Auto ist eine vorübergehende Modeerscheinung“, glaubte kein Geringerer als Wilhelm II. (1859–1941), Enkel Wilhelms I., deutscher Kaiser und König

von Preußen. Und sein Wort hatte ja nicht eine so mindere Bedeutung, dass es von den Ingenieuren einfach ignoriert werden konnte.

Hohe Ingenieurskunst

Die Faszination Auto hat dennoch obsiegt, wie auch Besucher der Autoausstellung „Chromjuwelen – Autos mit Geschichte“ im Technischen Museum in Wien derzeit erfahren können. Trotz drohender City-Maut, steigendem Sprit-Preis, Staus und extremer Umweltbelastung ziehen die ausgestellten Objekte die Besucher in ihren Bann. Edle Originale von der frühen bis zur jüngsten Autogeschichte sind dort zu bewundern, Staatskarossen, Rennwagen und Unikate, mit und ohne Chrom. Ganz gleich ob Fünfjähriger oder Greis, die edlen, herausgeputzten Exponate lassen die Herzen der Besucher höher schlagen.

„Warum werden diese Autos nicht mehr gebaut?“, fragt ein kleiner Junge seinen Vater. Angestrengt ringt dieser nach einer Erklärung, stottert etwas von Aerodynamik, Spritverbrauch und dass diese Autos nicht mehr modisch sind. Und so nicht mehr gebaut werden.

Die ausgestellten Silberpfeile, Jaguar, Rolls Royce, Steyr, Bugatti, Porsche und Co lassen den Kleinen jedoch nicht zur Ruhe kommen. „Aber schön sind diese Autos, viel schöner als die draußen auf der Straße. Warum?“, lässt er nicht locker. – „Damals gab es andere Konstrukteure und weniger Autos. Autos waren teuer und für viele Menschen nicht erschwinglich.“ Dass Österreich mit dem Austrodaimler und Steyr früher eine eigene Produktion hatte, führt zur nächsten Frage. „Warum heute nicht mehr?“, erwidert der Knirps postwendend. Tja. Warum nur?

Irina Slosar

Frau am Steuer



Wenn mein Liebster und ich uns ins Auto setzen und ich wissen möchte, „wer von uns beiden die Hosen anhat“, lohnt sich ein Vergleich unserer Friseurrechnungen. Er zahlt wesentlich weniger. Ich zahle zwar jährlich sechs Euro weniger Autoversicherung, als er im selben Zeitraum für den Haarschneider ausgibt. Pro Friseurbesuch bleche ich aber satte 22 Euro mehr. Ebenso machen sich Unterschiede auf dem Gehaltszettel oder hinsichtlich der Positionsbeschreibung auf der Visitenkarte bemerkbar. So weit

erfüllen wir beide alle Klischees, doch im Fahrstil sind wir uns verblüffend ähnlich.

In der Welt der Stereotypen gibt es die Frau am Steuer. Die kann bekanntlich schlecht einparken. Stereotypen kann man statistisch erfassen: So sind Frauen um mindestens ein Drittel weniger an Verkehrsdelikten schuld, und die Männer fahren aggressiver. Nicht nur im Auto, auch im Familienleben – wie zu Weihnachten Inseraten der Frauenministerin zu entnehmen war. Ich erkläre meinem Sohn: „Siehst du, hier spielen wir mit Autos. Wenn du groß bist, nimmst du die Rolle des (gewalttätigen) Mannes ein. Und dass du mir ja gut einparken kannst.“ Natürlich nicht, aber angesichts der plakativ im öffentlichen Diskurs verwendeten Sprache entsteht Erklärungsbedarf. Die Menschheit liebt Stereotypen. Die WU Wien hat im Rahmen ihrer Karriereforschung drei Typen von Top-Managern ausgemacht: Singles, Verheiratete mit Hausfrau und Double Career Couples. Alleinerziehende, Geschiedene, Patchworker, bi- oder homosexuelle Top-Manager wurden nicht entdeckt, aber die Typologie von Frau und Mann wird weiter vertieft. Die „Frau am Steuer“ soll nicht mit „schlecht parken“, „rücksichtsvoll, zurückhaltend und unfallfrei fahren“ assoziiert werden. Frauen ans Steuer von Konzernen, mehr Gleichstellung anstelle Stereotypisierung. Und für den gleichen Haarschnitt auch den gleichen Preis.

Consultant's Corner

The Tortoise and the Hare – Changing the Front Runner

In 2007, Toyota became the world's largest carmaker, with Honda, Kia, Hyundai close behind. As fuel prices soared, so did demand for clean diesel, hybrids, environmentally friendly, practical cars – yet attractive – think BMW's Mini Cooper. Like other revivals, this echoes the energy crisis of the 70's when gas guzzling Cadillacs (the SUV of today) were replaced by smaller cars. Today, manufacturers and dealers are consolidating; they are using E-commerce channels and blogs to belatedly respond to a credibility crisis but the playing field remains in turmoil. New markets in China and India, with a projected market growth expected to reach one billion vehicles by 2020 (NADA) are uncharted territory



for the US, which in 2007, experienced an eight per cent decrease in sales, selling only 30 per cent of the vehicles produced as the market increased globally (Scotiabank group). As India's Tata – priced at 1700 € – shows, a country can quickly transit from an off-shore manufacturing site to a high growth market. Minicoopers, Tata, all have the potential to reach a wider market, a younger generation seeking an affordable yet a linked-in lifestyle, more urbanized than their parents. Given the human ego and politics pushing for larger families, are people ready to accept a small fuel efficient company car which can't fit the entire family over a Lexus.

Lydia J. Goutas, Lehner Executive Partners