

Notiz Block



VW demontiert Arbeitszeitmodell

Nach fast zwölf Jahren Vier-Tage-Woche bei Volkswagen droht diesem Modell der Arbeitszeitverkürzung das Aus: Dies könnte der Aufsichtsrat des Autokonzerns schon bei der nächsten Sitzung beschließen. Eine Entscheidung soll auch über die Zukunft des unter Beschuss stehenden Konzernchefs Bernd Pischetsrieder fallen. In einem veritablen Machtkampf hatte Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch mit öffentlichen Zweifeln, dass der 2007 auslaufende Vertrag des Vorstandsvorsitzenden verlängert wird, diesen desavouiert. Eines dürfte beim einstmaligen weltgrößten Autokonzern schon fix sein: Die VW-Mitarbeiter müssen künftig mehr malochen: 35 statt der seit 1995 geltenden 28,8 Stunden. Im Sanierungskonzept des Vorstands sind nämlich sechs Stunden Mehrarbeit ohne Lohnausgleich geplant.

Spitalsverwaltung nach Indien

In dem verzweifelten Versuch, seine Kosten zu senken, hat ein Krankenhaus im mittelländischen Wolverhampton seine Verwaltung nach Indien ausgelagert. Alle Patienten-Informationen würden künftig per E-Mail nach Indien geschickt und von dort aus verwaltet, so David Loughton, Leiter des von akuter Finanznot geplagten New Cross-Hospitals. Auch die Ärzte müssen ihre Prognosen auf Band diktieren und dann nach Indien mailen, wo sie von Schreibkräften weiterverarbeitet werden. Laut Loughton werden mit diesen Maßnahmen die Sekretariatskosten von derzeit umgerechnet 7,2 Mio. Euro pro Jahr halbiert. Mit diesem Schritt liegt das Spital in Großbritannien, wo mehr und mehr Arbeiten nach Indien ausgelagert werden, durchaus im Trend. Dort wird diese Arbeit von gut ausgebildetem, aber wesentlich billigerem Personal erledigt.

Schwellenländer rücken in die Mitte

Schwellenländer werden in den nächsten Jahrzehnten die Industrienationen überholen können. Bis zum Jahr 2050 werde das Bruttoinlandsprodukt der E-7-Länder China, Indien, Brasilien, Russland, Indonesien, Mexiko und Türkei um ein Viertel über jenem der G-7-Länder USA, Japan, Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Italien und Kanada liegen, ergab eine Studie des Wirtschaftsprüfers PricewaterhouseCoopers. China, Indien, Indonesien oder Mexiko würden einen immer größeren Anteil an der gesamten Weltwirtschaftsleistung erbringen, die Kaufkraft dieser Länder werde sogar jene in den USA übertreffen. Indien habe wie Indonesien das Potenzial, zur weltweit schnellstwachsenden Volkswirtschaft der nächsten Jahrzehnte zu werden. Auf die Kaufkraft gerechnet werde der Vorsprung der Schwellenländer noch größer sein. Derzeit erreichen die E7 gerade 20 Prozent der Wirtschaftsleistung der führenden Industrienationen.

Polen greift in die Mottenkiste

Die polnische Regierung will Staatsbetriebe innerhalb einzelner Branchen fusionieren. Dadurch würden Konzerne, die nach dem Zusammenbruch des Kommunismus 1989 zerschlagen wurden, wieder zusammengeführt. Für den Energiesektor gibt es schon ein fertiges Projekt. Die Unternehmen, die zusammengeführt werden sollen, haben einen Marktwert von rund 100 Mrd. Zloty (25,5 Mrd. Euro). In der Energiebranche würden dem neuen Riesen neben vier Kraftwerken auch zwei Braunkohlebergwerke und acht Versorger angehören. Außerdem denken Abgeordnete der rechtskonservativen Regierungspartei PiS über die Fusion der halbstaatlichen Bank PKO (derzeit die Nummer eins) mit der staatlichen Post nach. rose

Gas-Autos im Stau

Erdgas-Autos fristen in Österreich bislang ein Schattendasein.

Clemens Rosenkranz

Rechtlich steht einem Boom bei Erdgas-Autos in Österreich nichts mehr im Weg. Doch die weitere Verbreitung scheitert, wie so oft, an einem Henne-Ei-Problem: Weil es wegen fehlender Zulassungsregeln viel zu wenige Tankstellen gibt, steigt kaum ein Autofahrer um, und weil dies so ist, ist das Tankstellennetz bis jetzt sehr lückenhaft geblieben. Besonders groß ist das Dilemma außerhalb der Ballungsräume. Dies, obwohl die Kraftstoffkosten für Gas um bis zu 50 Prozent niedriger sind als bei Diesel, und um ein Drittel geringer als Benzin.

Bei der OMV ist man guter Hoffnung, dass sich die Situation zu Gunsten des Gas-Autos ändern wird. Beitrag des grün-blauen Ölmultis: Heuer werden zehn neue Gastankstellen eröffnet, bis zum Jahr 2010 soll ihre Zahl von 26 auf 100 klettern. Auch die anderen Gasfirmen wollen mehr Stationen ans Netz hängen. Derzeit gibt es in Österreich gerade einmal 32 öffentliche Gaszapfstationen. Das Gas steht unter einem Druck von 200 Bar und kann abgesehen von druckfesten Komponenten genau so wie konventioneller Sprit getankt werden. Zumindest rechtlich ist die Bahn jetzt frei, sagt Franz Marschler von

der OMV-Sparte CNG (Compressed Natural Gas). Es gebe inzwischen bundesweit einheitliche Zulassungsrichtlinien zum Bau von Stationen, die Gebühren für die Durchleitung vom Netz zu den Tankstellen seien abgesenkt und österreichweit einheitlich geregelt worden. Auch die Selbstbedienung für Gas-Autos sei im Sinne der Branche geregelt worden, so Marschler.

Das reiche vermutlich nicht, meint Christine Zach, die Geschäftsführerin der Akademie des Autofahrerklubs Öamtc: „Von oben kommt keine Unterstützung“, bemängelt sie in Richtung der Politik.

Keine Unterstützung

So liege schon seit einem Jahr ein Forderungspaket bei Umweltminister Josef Pröll auf der langen Bank, auch weil der Finanzminister zustimmen muss. Kernpunkte des Pakets: Erdgas-Autos sollen von der Normverbrauchsabgabe befreit werden, Erdgas soll ebenso wie Biogas auf mehrere Jahre steuerlich begünstigt werden. Beim Kohlendioxid-neutralen Biogas sind ebenfalls in Österreich schon Projekte im Lauf.

Hinsichtlich der Steuersituation fürchten nicht nur die Autoklubs, dass die Begehrlichkeit des Finanzministers in dem

Maße steigt, in dem sich Erdgas als Sprit stärker durchsetzt. Kostenmäßig macht das Sinn: Laut dem Fachverband Gaswärme kommt man mit zehn Euro mit einem „Benziner“ 130 Kilometer weit, bei Diesel sind es 210, bei Erdgas sind es 260 Kilometer. Rechnet man die Emissionswerte ein, kommen Gas-Autos noch günstiger: Mit Methan betriebene Motoren emittieren fast kein Stickoxid und um 80 Prozent weniger Feinstaub.

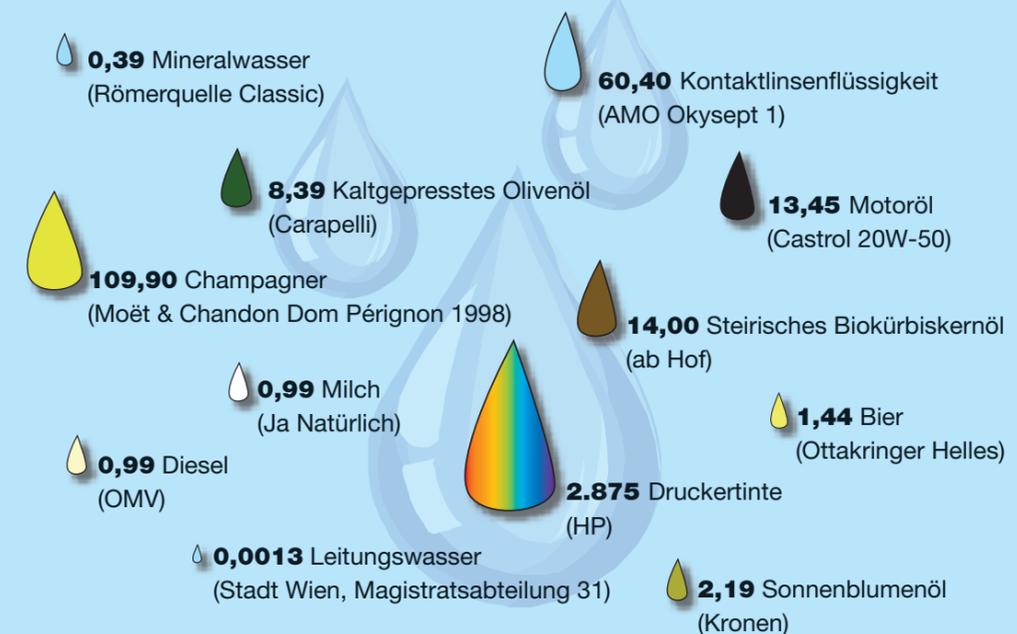
Fast neidisch schauen die heimischen Freunde des Erdgas-Autos nach Italien. Laufen im Land am Strome gerade einmal 600 Fahrzeuge mit Erdgas, sind es in Italien schon 400.000, allerdings gibt es dort auch über 500 Tankstellen. Zumindest 300 bis 400 Tankstellen wären für eine flächendeckende Versorgung in Österreich nötig, meinen Experten.

Besonderes Lob der Freunde des Gas-Autos gibt es für Südtirol: Die Region begünstigt durch Steuerbefreiungen, Förderungen zum Kauf der Fahrzeuge und die Verpflichtung, neue Stationen mit Zapfsäulen für Gas auszustatten, den Umstieg. Zusätzliches Zuckerl: Erdgas-Autos dürfen wegen ihrer günstigen Emissionsbilanz auch dann weiterfahren, wenn wegen zu hoher Feinstaub-Werte Fahrverbote verhängt werden.

Zahlenspiel

Ein Liter kostet in Österreich...

Angaben in Euro



Die Internationale Kommission für Gewichte und Maße (Comité international des poids et mesures, CIPM) hat 1879 die französische Literdefinition aus dem Jahr 1793 übernommen, die einen Liter mit einem Kubikzentimeter definiert und das „l“ als Symbol verwendet. Auf der 16. internationalen Generalkonferenz

für Maß und Gewicht (Conférence générale des poids et mesures, CGPM) wurde auch das „L“ zugelassen und gleichzeitig der Wunsch geäußert, in Zukunft nur eines der beiden Symbole (Klein- oder Großbuchstabe) zu verwenden. Im Jahre 1990 wurde aber festgestellt, dass es für eine Entscheidung noch zu früh wäre. kl