

Begehrter Fördertrog

Das Fraunhofer-Institut will in Österreich ein Automobil-Kompetenzzentrum errichten.



Hannes Stieger

Das deutsche Fraunhofer Institut will nun über seine österreichische Niederlassung die Aufbruchsstimmung in der heimischen Automobilzulieferindustrie nutzen und plant ein Kompetenzzentrum für innovative Wertschöpfungs-systeme in der Automobilindustrie.

Federführend für das Projekt ist Wilfried Sihm, seines Zeichens Leiter der Fraunhofer-Projektgruppe für Produktionsmanagement und Logistik in Wien. Sihm will ein Kompetenzzentrum ins Leben rufen, bei dem neben einigen deutschen Fraunhofer-Instituten auch österreichische und internationale Hochschulen sowie österreichische Unternehmen als Partner fungieren sollen.

Die Idee eines Kompetenzzentrums will Sihm aus zwei Gründen verwirklichen: Einerseits soll die Marke Fraunhofer auch in Österreich etabliert werden, andererseits soll Österreich künftig vermehrt von der boomenden Montagetätigkeit im Osten profitieren. „Schließlich müssen wir aufpassen, dass in Österreich mehr Wertschöpfung hängen bleibt als bloß die Maut, die von den LKWs kommt,

die von Wolfsburg zum VW-Werk nach Bratislava fahren“, sagt Sihm im Gespräch mit *economy* und erklärt weiter: „Es wurde uns geraten, ein Kompetenzzentrum zu beantragen, wenn wir ein Forschungszentrum etablieren wollen.“

Detroit des Ostens

Der Professor für Betriebs-technik und Systemplanung an der Technischen Universität (TU) Wien hat das Fraunhofer-Institut im Jahr 2004 nach Österreich gebracht und bezeichnet sich selbst als Automobilmann. Er verfolgt mit Interesse die Entwicklung in der aufstrebenden Auto-Region der neuen EU-Länder Mitteleuropas, die er auch gerne das „Detroit des

Ostens“ nennt. Sihm will für sein Kompetenzzentrum möglichst viele Industriepartner an Land ziehen. „Wir haben bereits jetzt Partner im Osten, wie beispielsweise Panac aus Ungarn. Darüber hinaus sind wir selbst seit sieben Jahren mit einer Fraunhofer-Gruppe in der Slowakei vertreten“, erläutert Sihm. Als Nächstes wären aus seiner Sicht Partner aus Rumänien und Bulgarien interessant.

Die Idee eines Fraunhofer-Kompetenzzentrums stößt freilich nicht nur auf Anhänger. „Klar, der Name Fraunhofer erzeugt ein ungeheures Markensignal und wird nicht überall wohlwollend aufgenommen“, gesteht Sihm ein. „Der Förderkuchen bleibt gleich groß, und wenn

ein neuer Partner hinzukommt, wird dies natürlich kritisch beäugt.“ Als Hürde sieht dies der TU-Professor aber nicht: „Ich bin ein Fan von Kooperationen. Wir binden gerne andere Forschergruppen ein.“ Man wolle mit anderen heimischen Forschungsgruppen wie dem Austrian Research Center Seibersdorf oder dem Polymer Center Leoben sprechen.

Fortsetzung auf Seite 2



Die Autoriesen erfinden sich neu
Dossier
Automobil

ab Seite 17

Fahrzeuge, die Leben retten
Forschung

Seite 3

Telematik gegen Stau und Unfall
Technologie

Seite 6

Autozulieferer in der Bredouille
Wirtschaft

Seite 13

Neue Liebe zum alten Blech
Leben

Seite 21

Editorial

Das Auto ist für eine Menge Österreicher viel mehr als ein Fortbewegungsmittel. Mit der Blechkiste verbinden sich Identität und das Gefühl der Freiheit: Dieses emotional besetzte Klischee hat die Werbung erfolgreich in sehr vielen Hirnen eingepflanzt. Zahlreichen Lenkern wurde damit falsch vermittelt, dass man die Freiheit auf der Straße auf dem Rücken anderer Verkehrsteilnehmer ausleben kann. Erst wenn es staut oder Unfälle gibt, merken sie, dass sie nicht alleine unterwegs sind. Das Auto ist zum Symbol für



die Rücksichtslosigkeit einer Gesellschaft geworden, in der der Schein eines dicken Autos wichtiger ist als das Sein. Und wenn es kracht, sind immer die anderen schuld. Für so manche Lenker mag der Pflegenotstand nur darin bestehen, niemanden zum Autowaschen parat zu haben. Die Autobranche macht mit der emotionalen Blech-Beziehung tolle Geschäfte. Denn welche Branche schafft es, Kunden so oft zu Neuanschaffungen zu motivieren? Mehr dazu in der vorliegenden Ausgabe.
Clemens Rosenkranz

Was macht Sie so besonders?



IBM SYMPOSIUM
7. SEPTEMBER 2006
CONGRESS CENTER MESSE WIEN

- Erweitertes Programm
- Solutions Area
- IBM Systems Technology Truck
- IBM PLM Forum
- Lenovo Success Story
- IBM für die Öffentliche Verwaltung
- IBM Healthcare Special
- IBM System z Software Seminar
- Referenzberichte

ibm.com/at/symposium



GZ: GZ 05Z036468 W
P.b.b. Verlagspostamt 1010 Wien

Quickonomy

Nachrichten



Projekt optimiert Flugpläne 4
Ein Doktorand der Uni Graz arbeitet mit dem Flughafen London Heathrow an einer Verbesserung der Startreihenfolge.

Bordelektronik im Zwielficht..... 7
Elektronik macht Fahrzeuge sicherer, aber auch pannen anfällig.

Föderalismus bremst Gasautos... 15
OMV und Umweltministerium wollen mit einer Initiative zur Forcierung von alternativen Treibstoffen durchstarten.



Diener der Leidenschaft 19
Die Alpenrepublikaner und ihre Autos. Ein Klischee lebt auf.

Unwetteralarm per SMS..... 22
Personenbezogene Warnungen vor drohenden Katastrophen sollen schon bald Realität sein.

Kommentare

Haxelsteller Bordelektronik..... 16
Die elektronischen Helfer machen das Autofahren sicherer. Aber nicht immer.

Jobmotor Pferd 16
900.000 Pferde könnten in Österreich bis zu 300.000 neue Jobs schaffen.

Automatisierte Blechtrottel 24
Viele Männer können für ihren Blechkübel mehr erotische Gefühle empfinden als für ihre Frau.



Vollgas für die Volkswirtschaft.... 24
Das Auto ist einer der größten Wirtschaftsfaktoren der österreichischen Volkswirtschaft.

Die Freiheit der Fortbewegung ... 24
Warum Massenverkehrsmittel keine selig machende Alternative sind.

Standards

Special Innovation..... ab 9
Zahlenspiel 14
Dossier ab 17
Schnappschuss..... 22
Reaktionen auf *economy* 23
Frage der Woche 23
Beratereck 24

IMPRESSUM

Economy Verlagsgesellschaft m.b.H., 1010 Wien, Gonzagagasse 12/13
Herausgeber (gf): Christian Czaak
Chefredakteur: Thomas Jäkle (jake)
Redaktion: Klaus Lackner (kl), Clemens Rosenkranz (rose), Hannes Stieger (sti)
Autoren: Christian Eigner, Christian Ellison, Lydia J. Goutas, Mario Koeppel, Antonio Malony, Alexandra Riegler
Illustrationen: Kilian Kada, Carla Müller
Titelbild: Magna Steyr, EPA
Produktion und Artredaktion: Tristan Rohrhofer
Lektorat: Elisabeth Schöberl
Webredaktion: Klaus Lackner
Druck: Luigard, 1100 Wien Druckauflage: 35.000
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: 50 Euro, Studentenabo: 30 Euro
Probeabo: 10 Euro; abo@economy.at



Fortsetzung von Seite 1

Immerhin: Die deutsche Fraunhofer-Gesellschaft ist mit rund 80 Forschungseinrichtungen an über 40 Standorten und 12.500 Mitarbeitern die größte Organisation für angewandte Forschung in ganz Europa und besonders auf ingenieurwissenschaftliche Forschung spezialisiert.

Auch Sihm gilt als ausgewiesener Experte: Er ist seit mehr als 20 Jahren im Bereich der angewandten Forschung und Beratung tätig und hat an weit über 200 Industrieprojekten maßgeblich mitgewirkt.

Bewerbung folgt

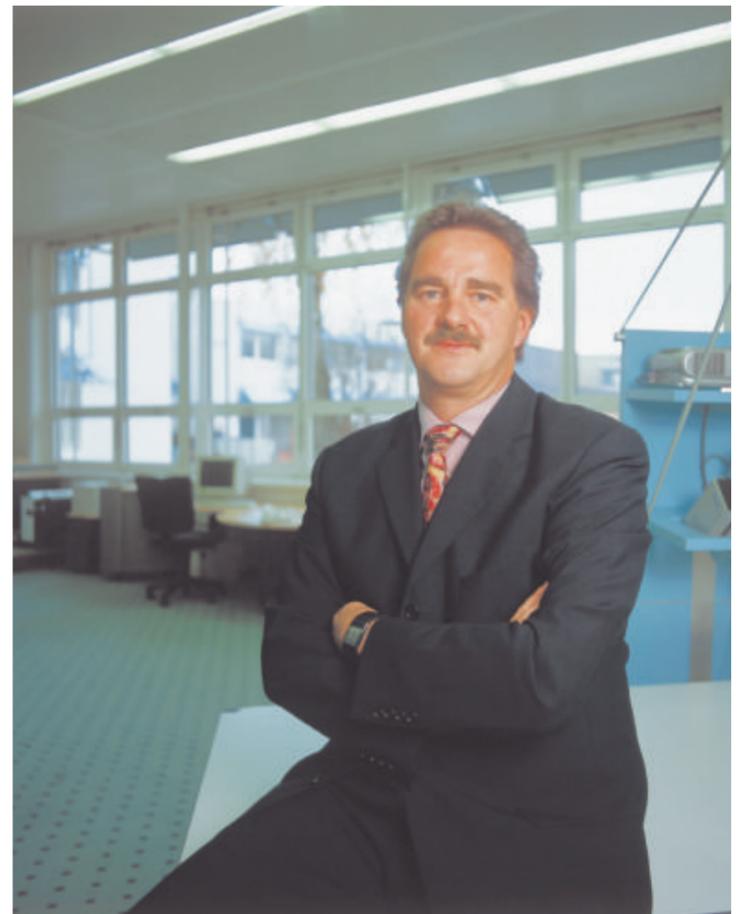
Das österreichische Fraunhofer-Kompetenzzentrum ist zwar noch nicht fix – wie andere Forschergruppen auch muss sich das Institut erst um die Förderzusagen bewerben. Seitens der Politik stößt das Fraunhofer Institut jedoch jedenfalls auf freundlichen Zuspruch. Forschungsstaatssekretär Eduard Mainoni zählt die Automobilindustrie zu den Zukunftsbranchen und lobte den Vorstoß des Fraunhofer-Instituts. Als „Bedrohung“ für bestehende Kompetenzzentren oder Fördertöpfe sieht man das Fraunhofer Institut im Büro Mainonis nicht: „Es gilt der Wettbewerb, es geht vor allem um das Image des Standortes Österreich.“ Das Kompetenzzentrum bleibe ohnehin in Österreich, und dies wäre die Hauptsache, hieß es lapidar. Jetzt müsse man vor allem auf europäischer Ebene noch intensiver zusammenarbeiten, um die Automobilindustrie weiter zu stärken. Nur so könnten Wachstum und Beschäftigung nachhaltig gesichert werden, betont Mainoni.

Schweigen bei der FGG

Aus dem Büro der Forschungsförderungsgesellschaft FFG wollte vorerst niemand zum geplanten Kompetenzzentrum einen Kommentar abgeben – auch in Anbetracht der Präsentation der neuen Richtlinien für Kompetenzzentren, die kurz nach Redaktionsschluss im Rahmen der Alpbacher Technologiegespräche auf den Tisch kommen sollen.

Generell ist die Bedeutung der Zulieferer in der gesamten Autobranche in den vergangenen Jahren stetig gestiegen, die gegenseitige Abhängigkeit zwischen Lieferanten und Herstellern hat sich verstärkt. Die Autobauer fertigen nur noch ein Viertel bis ein Drittel selbst, der Rest kommt von Zulieferern. Autohersteller widmen sich immer stärker Aufgaben, die der Produktion nachgelagert sind, wie dem Vertrieb, den Services und der Kundenbetreuung. Entwicklung und Produktion werden zunehmend in die Zulieferindustrie verlagert.

Österreichs Autoindustrie habe Interesse daran, ihre Lieferanten näher an ihre Werke zu bringen, begründet Sihm sein Interesse, im Land der Hämmer



Wilfried Sihm vom Fraunhofer-Institut will die Automotive-Forschung in Österreich bündeln. Foto: Fraunhofer Institut

ein Kompetenzzentrum Projektgruppe für Produktionsmanagement und Logistik einzurichten. „Es wäre sinnvoll, über intelligente Versorgungs- und Logistikkonzepte Waren von mehreren Zulieferern abzuholen und an mehrere Werke zu liefern“, meint der Experte. So genannte „Milk Run“-Konzepte sollen die Zulieferer logistisch zusammenfassen. Sihm schweben „intelligente Lieferantenparks“ vor – diese und ähnliche Themen will der Professor an der TU Wien zum Inhalt seines geplanten Kompetenzzentrums machen. „Auch technologische Entwicklungen, beispielsweise im Kunststoff-Bereich, würden sehr gut in ein Fraunhofer-Kompetenzzentrum passen“, so Sihm. Dabei will er mit allen Automobilherstellern Kontakt aufnehmen und durchaus auch deutsche Experten ins Land der Hämmer holen.

Mittlere Stufe

Von den derzeit drei Stufen der geförderten Kompetenzzentren wünscht er sich die mittlere Variante – „ein Volumen von zehn Millionen Euro über fünf bis sieben Jahre“, wovon die Hälfte von der Forschungsförderungsgesellschaft und die andere Hälfte von der Industrie kommen sollte. Der Standort sei dabei drittrangig, ihm schwebt ein Kompetenzzentrum in oder in der Nähe von Wien vor. Für sein Konzept peilt der deutsche Experte einen Abgabetermin im November an, im Falle einer Genehmigung würde die endgültige Zusage im zweistufigen Verfahren ohnehin erst Mitte des nächsten Jahres erteilt werden.

Zulieferfirmen wie Eybl International sind prädestinierte Kandidaten für eine Industrie-

partnerschaft mit dem Fraunhofer-Kompetenzzentrum. Peter Löschl, Marketing- und Vertriebsvorstand, sieht den Plänen mit Interesse zu, betont aber, bereits jetzt im Osten gut aufgestellt zu sein. „Wir haben die Entwicklungen im Osten sicher nicht verschlafen. Im Gegenteil, wir fertigen dort bereits seit 1996, von 4.200 unserer Mitarbeiter sind 3.400 im Osten beschäftigt“, sagt Löschl im Gespräch mit *economy*.

18 Millionen für Forschung

Das niederösterreichische Zulieferunternehmen gibt im Jahr zwischen 14 und 18 Mio. Euro für Forschung und Entwicklung aus. „Wir bedienen uns dabei durchaus der Forschungsinstitute und kooperieren beispielsweise mit der Montanuni sowie TU Wien und TU Graz“, erläutert Löschl. „Die Forschung sowie maschinenintensive Arbeiten, die ein hohes Know-how erfordern, finden in Österreich statt.“ Die arbeitsintensive Fertigung wandere dagegen immer weiter in den Osten ab – ein Konzept, das auch die großen internationalen Automobilhersteller fahren. Eybl selbst besitzt bereits Fertigungswerke in Ungarn, in der Slowakei und in Rumänien.

Der Logistikaufwand des Unternehmens verfügt freilich immer noch über sehr beachtliche Ausmaße: Nicht weniger als 28 Mio. Straßenkilometer legen LKWs im Auftrag des heimischen Zulieferbetriebs jährlich zurück. Die im niederösterreichischen Krems ansässige Eybl-Gruppe ist in der Entwicklung, der Herstellung und im Vertrieb von hochwertigen Autotextilien, konfektionierten Sitzbezügen und speziellen Interieur-Teilen tätig.

Forschung

Neue Systeme retten Leben

Der LKW oder PKW der Zukunft meldet selbständig Unfälle – falls er sie nicht vorher bereits verhindert.

Christian Ellison

Zu schnell gefahren: Der Wagen überschlug sich. Alle Insassen tot. Übermüdet gefahren: Der Wagen kam auf die falsche Fahrbahn. Massenkarambolage. Man braucht nur den Chronikteil einer Tageszeitung zu lesen, um zu wissen, was das brennendste Problem der europäischen Verkehrsstrategen ist: die Opfer im Straßenverkehr. Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der jährlichen Verkehrstodesopfer bis 2010 auf 25.000 zu reduzieren. Das dürfte ein schwieriges Unterfangen werden. Zwar sind die Opferzahlen von 2001 bis 2005 von 50.000 auf 41.600 zurückgegangen, bei gleichbleibender Entwicklung würde das aber bedeuten, dass es 2010 etwa 32.500 Tote sein werden. Deutlich mehr als die angepeilte Reduktion.

Die EU entwickelt daher Strategien, um das Ziel doch noch zu erreichen, und setzt auf Forschung und Technologieentwicklung. Ideen sollen hervorgebracht werden, die, in die Realität umgesetzt, zu mehr Verkehrssicherheit führen sollen. Zahlreiche Projekte befassen sich mit der Vereinheitlichung von Verkehrsleitsystemen (Über-Kopf-Informationen an den Autobahnen), der Integration von zusätzlichen Informationsnetzen, der Kommunikation zwischen den Fahrzeugen einerseits und zwischen den Fahrzeugen und dem Verkehrsnetz andererseits. Auf einen Nenner gebracht: Das Auto wird immer klüger. Die Fahrzeugumgebung soll zu einer Sicherheitszone werden.

Bis 2009 wird, wenn es nach der EU geht, zum Beispiel das so genannte E-Call-System einge-

führt werden. Mit ihm will man jährlich 2.500 Menschenleben retten. Wie das funktionieren soll? Bei einem Verkehrsunfall löst das im Fahrzeug eingebaute E-Call-Gerät einen Notruf aus, der automatisch an die nächstgelegene Notrufzentrale übermittelt wird. Dieser Notruf kann zwar auch manuell ausgelöst werden, wird bei schweren Unfällen aber selbstständig vom Fahrzeug gesendet. Dies soll zu einer enormen Verkürzung der Wartezeit bis zum Eintreffen der Einsatzfahrzeuge führen. Grundlage des E-Call-Systems wird die kürzlich in der gesamten Union eingeführte einheitliche europäische Notrufnummer 112 sein.

An der Kommunikation zwischen den Fahrzeugen arbeiten derzeit gleich mehrere internationale Forschungsinstitute. „Kognitive Automobile“ zum

Beispiel wollen nun die Universität Karlsruhe und die Technische Universität München gemeinsam entwickeln. Fahrzeuge sollen in Zukunft ihre Umwelt selbstständig wahrnehmen können und daraus intelligente Handlungen ableiten. „Wir möchten, dass Fahrzeuge komplexe Situationen im Straßenverkehr richtig einschätzen und angemessen darauf reagieren“, heißt es aus Wissenschaftlerkreisen.

Autos reagieren

Eine derartige Situation könnte beispielsweise ein Stau sein, den das Auto erkennt und daraufhin rechtzeitig die Fahrgeschwindigkeit verringert. Dazu benötigt ein Automobil nicht nur Sensoren, um die Umweltbedingungen zu erfassen und in Folge ein Sicherheitssystem auszulösen. Vielmehr müs-

sen die Fahrzeuge untereinander kommunizieren können. So könnte unter anderem ein Auto, das hinter einer Kurve im Stau steht, seinen Hintermann warnen, damit dieser rechtzeitig bremsen kann.

Unfälle von abbiegenden LKWs mit Fußgängern oder Radfahrern gehören zu den kritischsten Situationen im Straßenverkehr. Immer wieder werden Menschen, die sich im toten Winkel der Rückspiegel befinden, von abbiegenden LKWs erfasst. Zwar gilt ab 2007 eine EU-Richtlinie, die den Einsatz zusätzlicher Spiegel vorschreibt, dennoch bleibt ein Rest an Unsicherheit. Der Nutzfahrzeughersteller MAN entwickelt daher jetzt ein Ultraschallsystem namens Ultrasonic Guard System (UGS).

Fortsetzung auf Seite 4

**WIE VIEL GESCHICHTE
BRAUCHT DIE ZUKUNFT?**

Innovationen aus Österreich geben Antworten auf die Fragen der Zukunft. Ein gutes Beispiel: Österreichische WissenschaftlerInnen, die mit ihrer Forschung über Geschichte, Gesellschaft und Kultur die Basis für das Lernen von morgen legen. Fragen Sie jetzt, was Forschung aus Österreich noch alles möglich macht!

innovatives-oesterreich.at
FORSCHUNG. WISSEN. ZUKUNFT.

innovatives-oesterreich.at ist ein Dialogprogramm, um das Verständnis für den Nutzen von Innovation, Forschung und Technologieentwicklung zu erhöhen. Das Dialogprogramm wird getragen von

austrian council

bm:bwk
Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur

bm vti
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

BZWA
BUNDESMINISTERIUM für WIRTSCHAFT und ARBEIT

und unterstützt von **IBM**

Forschung

Notiz Block



Grazer frieren für Datenspeicherung

Am Institut für Physik forscht man in Zusammenarbeit mit dem Zentrum für Nanostruktur- und Nanoanalytik der Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Graz gerade an den Grundlagen des Nanomagnetismus, der als Basis für das so genannte High Density Magnetic Recording gilt. Das Team rund um den Institutsleiter Heinz Krenn ist mit im Boot der internationalen Spitzenforschung. Für die Herstellung von ultrakleinen Magnetstrukturen, wie sie in den neuartigen Datenträgern verwendet werden, ist eine Tieftemperaturausrüstung notwendig, weil sonst die thermische Eigenbewegung die gespeicherte Information löschen würde. Man versucht im Augenblick, den Einsatz dieser Nanomagnete bis zur Raumtemperatur voranzutreiben. Derzeit werden in Computern rotierende Datenträger eingesetzt, die einen elektrischen Antrieb und damit viel Energie benötigen. „Mit den neuen spintronischen Bauelementen, die neben der Ladung auch den Spin der Elektronen als Informationsträger benutzen, könnte dieses Problem in naher Zukunft behoben werden“, so Krenn.

Konzept für MDS-Technologie

Im Rahmen des Technopolprogramms Niederösterreich wurde an der Donau-Universität Krems ein Fünfjahresforschungskonzept unter dem Titel „Zukunftsperspektive 2006–2010“ mit dem Zentrum für Biomedizinische Technologie (ZBMT) entwickelt. Kerngeschäft bleibt auch in den Jahren 2006 bis 2010 die Weiterentwicklung einer Basistechnologie für die Blutreinigung. Bei der so genannten Micro Detoxification System (MDS)-Technologie geht es darum, Mikropartikel mit möglichst großen Oberflächen herzustellen (Adsorber). Dadurch wird es möglich, bestimmte Stoffe aus dem Blut heraus an den Oberflächen zu binden und somit aus dem Blutkreislauf zu separieren. Dies wird bei Patienten mit akutem Leberversagen angewendet.

Menschen lassen sich fernsteuern

Wissenschaftlern des Prince of Wales Medical Research Institutes in Sydney ist es jetzt gelungen, Versuchspersonen mithilfe einer Augenbinde, Elektroden und einer speziellen Fernbedienung, die elektrische Impulse an das Gleichgewichtszentrum des „Opfers“ schicken kann, über einen Schlingelpfad im botanischen Garten in Sydney zu dirigieren. Das spezielle elektronische Signal, das die Fernbedienung aussendet, wurde dabei durch Sonden, die hinter den Ohren der Probanden angebracht waren, aufgefangen. *kl*

Im Fördertopf

Die Aufrufe zur Teilnahme an betrieblicher Forschung und Entwicklung (F&E) sind das „Herzstück“ der Wiener Technologieförderung durch das Zentrum für Innovation und Technologie (ZIT). Seit dem Jahr 2002 hat die Technologietochter des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds 14 Förderwettbewerbe (unter anderem zu Themen wie Life Sciences, Informations- und Kommunikationstechnologien, Verkehr, Frauen in der Forschung, grenzüberschreitende Kooperationen oder innovative Dienstleistungen) durchgeführt. Aktuell läuft gerade der Förderwettbewerb „Materials Vienna 2006“. Dabei fördert das ZIT die Entwicklung neuer Materialien und innovativer Werkstofftechnologien von Wiener Unternehmen. Noch bis 21. September können Forschungs- und Entwicklungsprojekte online unter www.zit.co.at eingereicht werden. Insgesamt stehen 1,5 Mio. Euro zur Verfügung. Die besten Projekte können mit bis zu 500.000 Euro gefördert werden. Förderbar sind unter anderem F&E-Projekte aus folgenden Bereichen: Nanomaterialien, Nanobeschichtungen, Metalle und Legierungen, Farben- und Lacktechnologien, intelligente Werkstoffe, innovative Kunststoffe, biokompatible Materialien, Halbleitersysteme, Supraleiter, nachwachsende Rohstoffe und Recycling. *kl*



Projekt optimiert Flugpläne

Grazer Doktorand forscht mithilfe von Flughafen London Heathrow.

Klaus Lackner

Gerade in der Urlaubszeit bringen Verspätungen und witterungsbedingte Ausfälle die Abflugpläne auf Flughäfen gehörig durcheinander. Dass zum Beispiel zehn bis zwölf Flugzeuge am Flughafen London Heathrow auf einmal darauf warten, abheben zu dürfen, ist keine Seltenheit, weiß Ieyasu Sugimoto. Der Doktorand an der Uni Graz arbeitet im Zuge seiner Dissertation an einer Optimierung von Abflugplänen unter Berücksichtigung der Sicherheit von Fliegern und Besatzung.

Zwischen den Starts der einzelnen Flugzeuge müssen bestimmte Sicherheitsabstände liegen. Ausschlaggebend dafür sind die Eigenschaften einer Maschine, erklärt Sugimoto. „Große Flieger verursachen beim Starten große Turbulenzen, die die nachfolgenden Flugzeuge beeinflussen.“

„Weiters muss man bei der Abflug-Reihenfolge auch Route und Geschwindigkeit berücksichtigen, damit nicht ein schnelleres Flugzeug nach wenigen Kilometern in die Luftturbulenzen eines langsameren gerät“, fährt Sugimoto fort. Dementsprechend muss dann der Sicherheitsabstand sein.



Wenn eine Boeing 747 startet und dahinter ein Airbus 319, ist ein längerer zeitlicher Abstand erforderlich. Foto: Lufthansa

Sugimoto versucht nun in seiner Arbeit, die zum Abheben bereiten Maschinen so zu gruppieren, dass sie möglichst knapp hintereinander starten können.

Bisher war man dabei eher darauf bedacht, Verspätungen der Fluglinien zu minimieren: „In diesem Projekt werden nun auch Gesichtspunkte der Flughafenbetreiber beachtet“, erläutert Sugimoto. Dabei wäre es sinnvoller, zuerst kleinere Flugzeuge starten zu lassen und dahinter die großen. Warten nun aber zum Beispiel zwei große Flieger und eine kleinere Maschine dahinter, sind die Verschiebungsmöglichkeiten je nach Flughafen begrenzt.

Sugimoto will anhand mathematischer Modelle Optimierungsmöglichkeiten finden. Er erstellt und programmiert ein Modell, das Größe, Gewicht, Geschwindigkeit und Route der einzelnen Fluggeräte berücksichtigt und aus diesen Parametern die optimale Startreihenfolge errechnet. Dabei arbeitet er mit dem Flughafen London-Heathrow zusammen und erhält so reale Flugdaten. Auf diese Weise könne das Modell auf jeden Flughafen angewendet werden: „Es fliegen ja überall die gleichen Flugzeuge“, so Sugimoto, der kürzlich ein Stipendium aus dem Jungforscherfonds des Universitätsrates erhielt.

Fortsetzung von Seite 3

Es soll den Bereich neben dem Fahrzeug überwachen und den LKW-Fahrer rechtzeitig vor Fußgängern, Radfahrern oder anderen Objekten warnen. Über die Front und den rechten Seitenbereich des Fahrzeugs sind zwölf Ultraschallsensoren verteilt. Bei einem Ampelstopp des LKWs vermessen die Sensoren das Umfeld um das Fahrerhaus mit einem Radius von etwa zwei Metern und bestimmen den Abstand zu vorhandenen Objekten.

Nähert sich nun ein Fußgänger oder Radfahrer dem Fahrzeug, ermitteln die Sensoren einen neuen, geringeren Abstand und warnen den Fahrer durch ein optisches Signal. So weiß er bereits vor dem Anfahren, dass sich jemand im Gefahrenbereich befindet. Setzt sich das Fahrzeug in Bewegung, obwohl sich eine Person in unmittelbarer Nähe aufhält, wird der Fahrer zusätzlich akustisch darauf aufmerksam gemacht.

Warnung und Eingriff

Aber auch eine vollautomatische Bremsung bei drohender Unfallgefährdung ist keine Zukunftsvision mehr. Der deutsche Automobilzulieferer Robert Bosch will mit Combined Active and Passive Safety, einer neuen Technologie, dieses

Sicherheitservice ermöglichen. Neue Spurhaltesysteme setzen digitale Kameras ein und werten laufend die Fahrbahnränder aus. Droht das Auto die Spur zu verlassen, wird der Fahrer gewarnt.

Auch automatisches Einparken soll künftig möglich sein. Neue Sensoren erfassen nicht nur, wie bisher, per Ultraschall den Abstand zum Hindernis, sondern sie messen im Vorbeifahren auch die Parklücke aus. Der Fahrer kann dann an grünen, gelben oder roten Lampen ablesen, ob sein Auto hineinpasst. Die nächste Stufe

ist der semiautomatische Park-Assistent (SPA). Ab 2007 kann der Fahrer mit Hilfe des SPAs einparken. SPA sagt oder zeigt ihm, wie weit das Lenkrad eingeschlagen werden muss und wie lange man bis zum Umlenken rückwärtsfährt. Bei Fahrfehlern rechnet SPA automatisch neu. Autos, die ganz alleine rückwärts einparken, sind damit technisch einfach machbar. Ihre Markteinführung lässt aber noch etwas auf sich warten, weil erst noch Haftungsfragen geklärt werden müssen.

www.bosch.de
www.man.de



Die Abstandsregelung erkennt ein langsamer fahrendes Fahrzeug im Voraus und bremst den LKW. Foto: DaimlerChrysler

Special Wissenschaft

Länger gesund durch weniger Nahrung

Verlangsamung der Zellalterung ist Forschungsschwerpunkt des Innsbrucker Instituts für Altersforschung.

Manfred Lechner

Weltweit arbeiten Forscher daran, Alterungsprozessen auf die Spur zu kommen. „Altern wird sich auch in Zukunft nicht verhindern lassen. Woran wir arbeiten, ist, dass auch alte Menschen möglichst lange gesund bleiben können“, erklärt Beatrix Grubeck-Loebenstein, Direktorin des Innsbrucker Instituts für biomedizinische Altersforschung.

Demografischer Wandel

In Europa ist die Altersforschung eine eher junge Disziplin. Das von der Österreichischen Akademie der Wissenschaften im Jahr 1992 gegründete Innsbrucker Institut war eine der ersten derartigen europäischen Forschungseinrichtungen. „Zusätzlich zur Verbesserung von Lebensqualität“, so Grubeck-Loebenstein, „stellt sich Altersforschung angesichts der demografischen Entwicklung als eine Notwendigkeit dar.“ Beispielsweise wird sich der Anteil der über-60-jährigen Österreicher bis zum Jahr 2030 auf rund 2,3 Mio. Menschen erhöhen. Zum Vergleich: Im Jahr 2001 gehörten 1,4 Mio. Österreicher dieser Altersgruppe an. „Unser Arbeitsschwerpunkt liegt in der Erforschung der Zellalterung und wie Zellen vor den damit in Zusammenhang



Eine der Aufgaben von Grundlagenforschung ist, die Entstehung von Alterungsprozessen zu erforschen, damit wirksame Therapien entwickelt werden können. Foto: Bilderbox.com

stehenden Erkrankungen besser geschützt werden können“, erklärt Grubeck-Loebenstein. Aufgrund der Erforschung dieser Prozesse beim Fadenwurm weiß man mittlerweile, welche Gene und Moleküle für Alterungsprozesse verantwortlich sind. Grubeck-Loebenstein: „Es

stellte sich aber auch heraus, dass Zellalterung in direkter Verbindung mit der Ernährung steht, da ein Zusammenhang zwischen den für die Alterung verantwortlichen Zellen und einem Molekül, das die Insulin-Rezeptoren steuert, festgestellt werden konnte.“ Bekanntlich ist

Insulin dafür verantwortlich, den Zuckerspiegel im Körper konstant zu halten.

Immunsystem jung erhalten

Gesichertes Wissen ist, dass eine Verringerung der Nahrungsmengen den Prozess der Zellalterung verlangsamen

kann. Dies konnte sowohl beim Fadenwurm als auch bei Mäusen und mittlerweile auch bei Affen nachgewiesen werden. „Affens bekamen über einen Zeitraum von dreizehn bis 18 Jahren um 30 Prozent weniger Nahrung als üblich, was zur Folge hatte, dass die Funktion ihres Immunsystems dem von bedeutend jüngeren Tieren gleicht.“ Bekannt ist, dass ein funktionierendes Immunsystem einen besonders guten Schutz verleiht. Die Studie mit den Affen bestätigte die bisherigen Erkenntnisse und hat auch Gültigkeit für Menschen“, erklärt Grubeck-Loebenstein. Schutz gewähren bisher nur Änderungen des Lebensstils, die zwischen dem 40. und 50. Lebensjahr einsetzen sollten.

„Lebensstiländerungen auf breiter Basis sind nicht zu erwarten, deshalb ist die Entwicklung von Wirkstoffen, die Zellalterung verlangsamen können, das Ziel“, so Grubeck-Loebenstein. Menschen altern unterschiedlich, und die Biowissenschaften sind gefordert, Testreihen zu entwickeln, die individuelle Schwachstellen aufspüren können. „Vorteil ist“, so Grubeck-Loebenstein, „dass neben einer Therapie mit Wirkstoffen gezielt Lebensstiländerungen empfohlen werden können. Es steht zu erwarten dass diese dann auch eher akzeptiert und umgesetzt werden.“

Elisabeth Tischelmayer: „Förderung der Grundlagenforschung sichert Konkurrenzfähigkeit österreichischer Wissenschaftler“, erklärt die Leiterin des Referats für Biowissenschaften in der Abteilung für forschungs- und technologiepolitische Grundsatzangelegenheiten des Wissenschaftsministeriums.

Zukunftsinvestitionen in neue Erkenntnisse

economy: Welchen Stellenwert haben die Lebenswissenschaften?

Elisabeth Tischelmayer: Einen wesentlichen Teil der Grundlagenforschung in den Lebenswissenschaften bildet die Genomforschung, deren Ergebnisse große Auswirkungen auf den gesamten Gesundheits- und Sozialbereich haben. Der Großteil wird vom Staat gefördert, was natürlich auch zur Stärkung des Wissenschaftsstandorts Österreich beiträgt.

Können Grundlagenforscher bereits auf praktische Anwendungen verweisen?

Große Erfolge gibt es beispielsweise bei den Somatischen Gentherapien, bei denen aus therapeutischen Gründen Zellen genetisch verändert werden. Beim so genannten ADA-Defizit, bei welchem Neugeborene, die ohne funktionierendes Immun-

system auf die Welt kommen, in einem sterilen Umfeld leben mussten, haben die Patienten jetzt die Chance, ein ganz normales Leben zu führen. Aber auch andere chronische Krankheiten wie die zystische Fibrose, eine Störung, die zu vermehrter Schleimbildung der Lungen führt, oder Bluterkrankungen sind mittlerweile heilbar.

Welche Forschungen werden prioritär gefördert?

Das bm:bwk fördert größtenteils Genomforschung und wissenschaftliche Infrastrukturen in den Biowissenschaften, wie etwa Biobanken. So verfügen die Medizinischen Universitäten Graz und Innsbruck über Biobanken, die von Programmen des Wissenschaftsministeriums unterstützt werden.

Welchen wissenschaftlichen Aufgaben dienen Biobanken?

Es handelt sich um Sammlungen von Blut-, Gewebe- und DNA-Proben. Die Medizinische Universität Graz verfügt über eine überdurchschnittliche Anzahl von Proben, da diese in der Steiermark zentral gesammelt wurden. Eine Tiroler Biobank ist spezialisiert auf die Samm-

lung von Proben, die im Zusammenhang mit Prostatakarzinomen stehen. Die Verfügbarkeit einer großen Menge an unterschiedlichen Proben in Biobanken wirkt sich, wie Experten immer wieder versichern, außerordentlich positiv auf die Forschung aus.

Sind diese Forschungseinrichtungen auch transnational vernetzt?

Es gibt internationale Gremien, die sich mit der Thematik der Biobanken beschäftigen, um verbindliche Regelungen zu finden und einheitliche Standards zu entwickeln. Durch die internationale Zusammenarbeit werden unter anderem auch tragfähige Netzwerke gebildet, was wiederum dazu führt, dass auch die Internationalisierung der österreichischen Grundlagenforschung weiter vorangetrieben wird.

Sind neue Vorhaben seitens des Ministeriums geplant?

Neben der Grundlagenforschung gilt es auch, angewandte beziehungsweise klinische Forschung zu fördern, um den Forschungsstandort Österreich weiter zu stärken. Dazu bedarf es aber eines Abstimmungsprozesses national und zu den EU-Förderungen. *malech*

Steckbrief



Elisabeth Tischelmayer, Leiterin des Referats Biowissenschaften. Foto: Bronnenmayer

Grundlagen der Wissenschaft

(Teil 10 der Serie)

Erscheint mit finanzieller Unterstützung durch das Zukunftsministerium: Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur. Die inhaltliche Verantwortung liegt bei *economy*. Redaktion: Ernst Brandstetter. Der elfte Teil erscheint am 8. September 2006.

Technologie

Stehen, stauen, fahren

Arsenal Research beschäftigt sich seit vielen Jahren mit verkehrstelematischen Technologieentwicklungen. Aktuelle Projekte sollen die am meisten nervenden und gefährlichsten Probleme auf der Straße lösen helfen: Stau und zu hohe Geschwindigkeit.

Christian Ellison

Ob morgens vor Arbeitsbeginn, nachmittags auf dem Weg nach Hause oder unterwegs in den Urlaub: Staus nerven, weil sie zeitraubend sind und Zeit eines der kostbarsten Güter darstellt. Besonders teuer kommen sie für Transporteure zu stehen, die Waren liefern sollen und durch Staus nicht nur Zeit, sondern möglicherweise überdies Geld verlieren.

Verkehrsstrategen bemühen sich nicht zuletzt angesichts der Tatsache, dass Staus aufgrund des stetig dichter werdenden Verkehrs immer häufiger werden, seit vielen Jahren um eine Wunder wirkende Gesamtlösung gegen das langweilige Warten in der Autoschlange. Von Technologieentwicklern wie jenen des Forschungs- und Prüfzentrums Arsenal Research, einer Tochter der Austrian Research Centers Seibersdorf, kommen auch immer wieder neue Ideen, um die Mobilität auf der Straße nicht unnötig einzuschränken.

Seit April 2006 sind zum Beispiel nicht weniger als 800 Taxis der Wiener „31 300“-Flotte im Einsatz, um als fahrende Sensoren den aktuellen Verkehrs-

zustand auf Wiens Straßen zu analysieren. Die Taxis (Floating Cars) sind via Global Positioning System (GPS) lokalisierbar – weshalb auch die Taxizentrale immer die ungefähren Anfahrtszeiten des nächsten Wagens bekannt gibt. So können ebenso Daten über das rasche oder eben weniger rasche Fortkommen der Autos gesammelt und zu einem Gesamtbild der Verkehrssituation in der Stadt hochgerechnet werden. Informationen über Staus an der Tangente oder auf dem Gürtel werden dann zum Beispiel über den Hörfunk an die Autofahrer weitergegeben.

Nun arbeitet man bei Arsenal Research aber bereits an der nächsten Generation von Staumeldern. Die Information soll personalisiert werden, sagt Verkehrstelematiker Dietrich Leih. Mit anderen Worten: Das System muss auch mehr Informationen über die Mobilität der einzelnen Verkehrsteilnehmer erhalten. Wann fahren sie regelmäßig welche Routen? Eventuelle Bedenken von Datenschützern wehrt der Experte von vornherein ab. Natürlich müsse jeder Nutzer des Systems einverstanden sein, diese Informa-



Autofahrten zur Stoßzeit kosten Zeit. Neue Leitsysteme sollen Fahrern in Zukunft helfen, Zeit zu sparen. Foto: Bilderbox.com

tionen zu geben, um mögliche Staumeldungen – auf seine Bedürfnisse zugeschnitten – vorab zu erhalten. Niemand werde ausspioniert. Wohin die Daten kommen? Möglicherweise auf das Mobiltelefon, das ja via Location Based Services relativ genau lokalisiert werden kann.

Richtiges Informationsdesign

„Ich will in 60 Minuten über die Favoritenstraße, Richtung Gürtel, und dann stadtauswärts fahren.“ „Vorsicht vor einem aktuellen Baustellenbereich ...“ Eine derartige Anfrage sollte in Zukunft kein Problem sein. Rein technisch gesehen ist sie schon möglich. Die Herausforderung sei jetzt nur, wie man die Informationen am besten „designt“, um beim Nutzer nicht als Spam missverstanden zu werden, fügt Leih hinzu. Was wohl insgesamt die schwierigste Aufgabe für Informationsanbieter im Bereich Handys und anderer mobiler Endgeräte sein dürfte: „Wie komme ich an den User heran, wie schaffe ich es, dass meine Informationen für ihn keine Störung, sondern eine wichtige Hilfe für den Alltag darstellen?“

Ganz nah an einer nutzerfreundlichen Lösung dran sind die Entwickler von Arsenal Research in einem Bereich, der noch viel wichtiger ist als das leidige Stauproblem: die Sicherheit auf den Straßen. Highway³, ein Projekt in Kooperation mit dem Autozuliefererkonzern Magna Steyr, soll Autos so intelligent machen, dass sie auf ein für die Verkehrssituation untypisches Verhalten, zum Beispiel zu schnelles Fahren, reagie-

ren. Was der Lenker dann taktil wahrnehmen könnte. „Wenn zum Beispiel das Gaspedal mehr Widerstand zeigt, im Fall dass eine bestimmte Geschwindigkeitsgrenze überschritten wird“, veranschaulicht Leih.

Im Frühjahr 2007 will man mit der Entwicklungsarbeit fertig sein. Highway³ funktioniert, wenn die Autos mit dem Verkehrsnetz verknüpft sind und daher „wissen“, wann man wie viel wo fahren darf. Was wiederum an Roncalli, eine ältere Entwicklung von Arsenal Research, erinnert: Wer dieses System im Auto dabei hat, ist schon sehr gut vernetzt. Mit GPS-, Mobilfunk- und Informationstechnik werden Position und Geschwindigkeit des Fahrzeugs mit zentral verwalteten Verkehrsinformationen wie Unfallhäufungsstellen, Tempolimits und Straßenzustandsdaten verknüpft. Roncalli, das System, das sehr gerne als „digitaler Copilot“ gepriesen wurde, gibt aus dieser gigantischen Datenmenge natürlich nur jene Infos an den Autofahrer weiter, die für ihn in der jeweiligen Situation wichtig sind. Roncalli gibt daher kurze prägnante Warnungen – etwa vor schlechter Straßensituation oder vor überhöhter Geschwindigkeit.

Für Autofahrer mit Weitsicht sind beide Geschwindigkeitsbremsen natürlich auch Helfer bei der Stauvermeidung: Wer rechtzeitig, also einige Kilometer vor einer Autowarteschlange den Hinweis erhält, er solle etwas langsamer fahren, um nicht gleich im Stau zu stecken, wird vermutlich gern vom Gaspedal steigen.

Warenkorb

● **High End für das Business.** Das Lifebook C1410 ist entweder mit 15 Zoll-XGA- oder 15.4 Zoll-WXGA-Display erhältlich. Zusätzlich zu den Standardanschlüssen verfügt die neue C-Serie über eine serielle und parallele Schnittstelle und einen modularen Schacht. Dieser kann für eine zweite Festplatte, ein optisches Laufwerk oder einen zweiten Akku genutzt werden. So kann die Akkulaufzeit auf bis zu 10,5 Stunden erhöht werden. Preis: ab 1.899 Euro.

Foto: Fujitsu Siemens Computers



● **Speicherplatz verdreifacht.** Die neue Komprimierungssoftware Virtual Expander macht es möglich: Auf die neuen Sony Micro Vault USB-Speichersticks der Reihe Excellence mit bis zu vier GB Speicherkapazität passt bei Bedarf die dreifache Datenmenge. Weitere Merkmale sind der ausfahrbare USB-Stecker und die hohe Datentransferrate über USB 2.0. In den Speichergrößen 512 MB, ein, zwei und vier GB kosten die USB-Sticks rund 30, 50, 90 und 180 Euro.

Foto: Sony



● **MP3 im ganzen Haushalt.** Mit dem Logitech Wireless DJ lässt sich die Lieblingsmusik an jedem Ort in der Wohnung genießen. Die drahtlose Technologie verbindet alle digitalen Audioformate mit der Stereoanlage. Die Fernbedienung mit Display, Scroll-Rad und großer Reichweite ermöglicht eine bequeme Navigation. Zu erwerben um 249 Euro. kl Foto: Logitech



Tool der Woche

Der iPod hat sich zum universellen Musikplayer gemauert. Deshalb wünscht sich natürlich jeder Auto- und iPod-Besitzer, das Gerät auch im eigenen PKW nutzen zu können. Neue Autoradios verstehen es bereits, mit dem iPod zu kommunizieren. Manche Autohersteller bieten serienmäßig einen Anschluss. Der Großteil der Autofahrer muss allerdings auf einfache Behelfe, wie einen Kassettenadapter, zurückgreifen. Wer eine elegantere Lösung sucht, findet sie in Icelink vom Hersteller Dension. Um 149 Euro bekommt man einen Einbausatz, der mit den meisten Autoradios mit CD-Steuerung kompatibel ist. Eine detaillierte Liste findet man unter www.dension.com. Das Icelink-Prinzip ist recht einfach: Das eine Ende des „Links“ muss an das eingebaute Autoradio passen, das andere Ende an den jeweiligen iPod-Typ. Zwischen diesen beiden individuellen Komponenten hängt ein eingeschweißtes Interface, das die Kommunikation zwischen beiden Enden übernimmt. Dazu kommt noch eine Halterung für den iPod, die an passender Stelle angeschraubt wird. Sehr wichtig auch, aber nicht in der Lieferung enthalten: zwei Entriegelungsbügel für den Radioausbau, wenn man die Sache selbst in die Hand nehmen will, was ohne Weiteres auch für Bastel-Verweigerer machbar ist. Die ganze Montage vom Auspacken bis zum iPod-Einschalten dauert kaum eine Viertelstunde oder die Fahrt zur Fachwerkstatt. kl Foto: Dension



Technologie

Bordelektronik im Zwielflicht

Sensoren und Prozessoren bringen Fahrern mehr Sicherheit – und lassen Autos immer öfter auf der Straße liegen.

Klaus Lackner

Elektronikfehler entwickeln sich zur Autopannensache Nummer eins. Laut Rudolf Brauch, zuständig für technische Standards und Schulung beim Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club (Öamtc), sind von 700.000 Pannen im Jahr bereits zwölf Prozent auf Fehler in der Elektronik zurückzuführen. Deshalb rücken die Pannenhelfer schon seit längerem modernen Autos mit einem Laptop an das elektronische Management. Eine spezielle Software, die ständig auf dem neuesten Stand ist, hilft dabei. Die Fehlerursachen sind mannigfaltig, doch „ein Großteil der Pannen passiert durch Unterspannung“, so Brauch gegenüber *economy*. Oft genüge ein starker Sender, und Autos lassen sich nicht mehr starten. „Dann reicht es meistens, das Auto hundert Meter weiter zu schieben, und alles funktioniert wieder normal.“

Aber das ist noch lange nicht alles. Die Zentralverriegelung entriegelt bei Regen, der Tempomat beschleunigt automatisch beim Durchfahren von LKW-Mautportalen, alle Warnlichter leuchten bei tiefen Temperaturen, die Getriebeautomatik schaltet nach einem Überholvorgang in den Notbetrieb. 500 Fälle von Club-Mitgliedern wurden von den Öamtc-Technikern ausgewertet. Das ernüchternde Fazit: „Alle Marken sind betroffen“, so Öamtc-Cheftechniker Max Lang. „Teure Premium-Fahrzeuge genauso wie günstige Kleinwagen.“

Die Fehler liegen häufig (27,34 Prozent) in der Motorsteuerung. Die Problemlösung ist meistens äußerst schwierig. 40 Prozent der Elektronikpannen waren trotz bis zu 30 Reparaturversuchen nicht behoben – im Schnitt gab es fünf Reparaturversuche pro Auto. Und rund 25 Prozent der Betroffenen hatten mehr als sechs Werkstattaufenthalte hinter sich.

Heilmittel Software-Update

Als Lösung werden meistens Software-Updates präsentiert, die allerdings oft erst beim fälligen Service eingespielt werden. Und auch das führt nicht immer zum gewünschten Erfolg: So berichten Öamtc-Mitglieder von bis zu sechs erfolglosen Updates, bis endlich das siebente fruchtete. „Das Hauptproblem ist, dass immer mehr Steuergeräte im Fahrzeug vernetzt werden müssen“, erklärt Techniker Lang. So hatte ein Golf aus dem Jahr 1992 nur drei dieser Geräte an Bord (Einspritzung, ABS, Zentralverriegelung), heute sind es in der Minimum-Ausstattung 26. Außerdem sind Elektronikfehler nicht unbedingt Serienfehler, weil es Toleranzen bei Elektronikbauteilen und Unterschiede in der Fahrzeugausstattung gibt. „Ausschlaggebend für eine Fehlererkennung ist auch, wie und wie oft der Fahrer einzelne Features nutzt“, sagt Lang. „Wer häufig seine elektronische Sitzstellung verändert, stößt eher auf ein ‚Netz‘-Problem als jemand, der das nie macht.“ Beim ÖAMTC hat man bereits vor drei Jah-

ren auf die steigenden Elektronikpannen reagiert. Die „Gelben Engel“ sind seither mit Pannenhilfe-Laptops ausgestattet, die eine „Norm-Onboard-Diagnose“ ermöglichen. Die Geräte bewähren sich: Zwei Drittel der komplizierten Elektronikpannen können vor Ort behoben werden. Der Erfolg gibt nicht nur dem Öamtc recht. Die Laptops werden bereits auch bei den Schwesterorganisationen in Deutschland und der Schweiz eingesetzt.

Für den Öamtc besteht jedenfalls dringender Handlungsbedarf: „Die Zuverlässigkeit der modernen Systeme muss steigen“, fordert Techniker Lang in Richtung der Hersteller. „Sonst können wichtige elektronische Sicherheitssysteme wie ESP zum gefährlichen Bumerang werden.“

„Bei aller Kritik: Elektronik im Auto hat in den vergangenen Jahren viele Sicherheitsvorteile gebracht“, kontert

Wolfgang Wahlster vom Forschungsinstitut DFKI im deutschen Saarbrücken. Er arbeitet an Projekten, Autos durch Elektronik komfortabler und sicherer zu machen, und stellt weiters fest: „Wir wollen den Fahrer nicht entmündigen. Er muss die elektronische Sicherheitskette im Auto immer durchbrechen können. Alles andere verdirbt den Fahrspaß.“

Fortsetzung auf Seite 8



Unvergleichliche Farbqualität mit garantierter Kostenkontrolle:

Die Solid Ink-Technologie von Xerox wird die DNA Ihres Unternehmens verändern.

Xerox Colour. Farbe macht Sinn.

Wenn auch Ihr Unternehmen ein wenig Farbe gebrauchen kann, sollten Sie sich für die neuen Solid Ink-Farbdrucker Xerox Phaser 8500 und 8550 entscheiden. Sie liefern Farbdruke in höchster Qualität bei einer Geschwindigkeit von bis zu 30 Seiten pro Minute. Benötigen Sie eher ein Multifunktionsgerät, bietet sich das Xerox WorkCentre® C2424 an. Es kopiert, druckt und scannt bis zu 24 Seiten pro Minute. Und bei günstigen Preisen ist die Farbe nicht der einzige Faktor, der überzeugt. Mit der Xerox PagePack-Option haben Sie auch Ihre Kosten im Griff, denn dieser Festpreis-Servicevertrag deckt Ihren gesamten Service- und Verbrauchsmaterialienbedarf** ab. Bei so vielen Vorteilen wird sofort klar, dass die Xerox



Ab € 799,-*

Solid Ink-Technologie für eine ganz neue Generation von Farbgeräten für den Bürobedarf steht. Machen Sie die Probe aufs Exempel und lassen Sie sich zeigen, welche verblüffenden Veränderungen die Solid Ink-Technologie von Xerox in Ihrem Unternehmen herbeiführen kann. Um die Adresse Ihres Fachhändlers zu erfahren, eine Vorführung zu arrangieren oder Info-Material anzufragen, besuchen Sie unsere Website oder rufen Sie uns unter nachstehender Nummer an.

**XEROX**

Technology | Document Management | Consulting Services

*Bezieht sich auf eine Phaser 8500 AN-Konfiguration. Empfohlener Richtpreis ab € 799,- (zzgl. Mehrwertsteuer). **Ohne Papier. Der Xerox PagePack-Vertrag muss mit dem Händler vereinbart werden. © 2006 XEROX CORPORATION. Alle Rechte vorbehalten. XEROX®, Phaser®, WorkCentre® und 'Xerox Colour. Farbe macht Sinn.' sind Warenzeichen der XEROX CORPORATION.

Technologie

Fortsetzung von Seite 7

Eine wichtige Anwendung der Zukunft stellt die Spracherkennung und deren Adaption des Informationsflusses an die kognitive Belastung des Fahrers dar. Steht der Fahrer unter Stress, wie etwa bei der Auffahrt auf eine Autobahn, sollen Informationen zunächst unterdrückt werden. Telefonanrufe werden erst an den Fahrer weitergeleitet, wenn er wieder einen normalen Belastungszustand hat.

Das DFKI forscht aber auch für alle, die Probleme mit der richtigen Zielankunft haben. In Zukunft soll es möglich werden, die eingegebenen Zielkoordinaten nach dem Verlassen des Autos mittels der Funktechnik Bluetooth an das Handy oder den PDA zu übertragen. Diese navigieren den Nutzer dann zu seinem endgültigen Zielort. Während diese Dinge noch Zukunftsmusik sind, wurde eine

Anwendung des Projektes „Smartweb“ bereits auf der Ce-bit im Frühjahr 2006 einem breiten Publikum vorgestellt. Pünktlich zum Jahr der Fußball-WM hat das DFKI präsentiert, wie Infos live aus dem Internet an den Fußballfan herangetragen werden. Beispiel: Ein Zuschauer ist auf dem Weg ins Stadion. Unterwegs möchte er wissen, ob es noch Veränderungen in der Spielaufstellung gibt. Per Spracheingabe „fragt“ er sein Mobiltelefon. Dieses „antwortet“ mit den neuesten Infos aus dem Netz.

Nutzen statt Frust

Für Wahlster ist diese Art von Vorhaben sinnvoll. Für nicht sinnvoll hält er beispielsweise das Unterfangen, die Außenspiegel per Sprachbefehl einzustellen. „Das nervt eher“, meint er. Zweifelhaft ist für ihn auch der Nutzen eines Musik-Downloads, bei dem während

der Fahrt gehörte Musiktitel per Spracheingabe heruntergeladen werden können.

Auch in Zukunft wird es sicher Automobilhersteller geben, die mit vermeintlichen IT-Innovationen eher zum Technikverdross beitragen. Wahlster ist trotzdem optimistisch. „Die Hersteller haben in dieser Beziehung sehr viel gelernt.“ Benutzerstudien – mit „echten“ Nutzern – würden heute viel öfter durchgeführt werden als noch vor wenigen Jahren.

An neuer Elektronik wird nicht nur für ein leichteres Leben des Fahrers „gebastelt“. Infineon Technologies arbeitet bereits seit Jahren mit Automobilherstellern an Chips für Motor- und Getriebesteuerungen. Mit den Mikrocontrollern werden neue Konzepte bei Getriebe- und Motorensteuerungen realisiert, die den Kraftstoffverbrauch und den Schadstoffausstoß der Autos immer weiter senken. Von 2001 bis heute hat sich die Leistung moderner Motor- und Getriebesteuerungen verzehnfacht.

Mit modernen Motormanagementsystemen wird die komplette Antriebseinheit in Fahrzeugen gesteuert und geregelt. Infineons hoch integrierte Chips sind entscheidend für die Umsetzung zukunftsweisender Antriebs- und Getriebekonzepte. Diese sind für höhere Motorenleistung, besseren Fahrkomfort, geringeren Treibstoffverbrauch sowie eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes erforderlich.

Infineons Mikrocontroller unterstützen dabei, dass Fahrzeuge die von der ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, Verband der europäischen Automobilhersteller) angestrebten Standards erfüllen, die ab 2008 nur noch durchschnittlich 140 Gramm Kohlendioxid ausstoßen pro Kilometer und Fahrzeug eines Herstellers vorsehen – verglichen mit derzeit durchschnittlich noch 170 Gramm. Eine weitere Reduzierung der Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen um 80 Prozent (von heute 25 Milligramm pro Kilometer) und der Stickoxid-Emissionen um 20 Prozent (von heute 250 Gramm pro Kilometer) hat die EU-Kommission mit der Euro-5-Norm vorgeschlagen. Sie soll ab 2008 umgesetzt werden. Damit die Sicherheit stimmt, wird Wert auf allerhöchste Qualität gelegt.

Nach derzeitigen Gesichtspunkten ist jedoch klar: Jeder Mikrochip mehr birgt eine weitere potenzielle Fehlerquelle. Schon heute beruhen nach Expertenschätzungen knapp 20 Prozent aller Pannen bei einjährigen Fahrzeugen auf Elektronikdefekten. Die Hersteller sind also mehr denn je gefordert – Garantie und Gewährleistung allein reichen nicht aus.

www.dfki.de
www.infineon.de

Notiz Block



RFID gegen Betrug bei Medikamenten

IBM hat ein Radio Frequency Identification (RFID)-System zur Verfolgung von Pharmaprodukten angekündigt. Dieses soll Versuche, gefälschte Medikamente auf den Markt zu bringen, schwieriger machen und die Konsumenten schützen. Das System soll gewährleisten, dass Patienten originale Medikamente erhalten, die ihnen tatsächlich von ihrem Arzt verschrieben worden sind. Im Falle einer Produktrückholaktion kann auch die Gefahr für den Menschen reduziert werden, da zeitnah und unmittelbar auf die entsprechenden Chargen fokussiert werden kann. Automatisiert bei der Ausgabe stellen eine weitere Sicherheit dar.

Umzug per Mausclick

Für alle jene, die beim Übersiedeln gerne selbst Hand anlegen und ihr Hab und Gut per Miet-LKW transportieren wollen, gibt es ab sofort Hilfe unter Wohnnet.at. Die österreichische Internet-Plattform für Bauen und Wohnen bietet jetzt in Kooperation mit Europcar einen Online-Umzugsrechner.

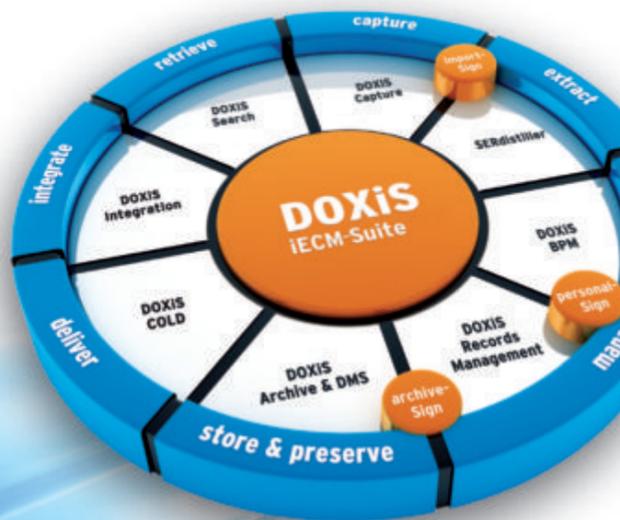
Dieser ermöglicht das virtuelle Befüllen eines Fahrzeuges mit den gewünschten Einrichtungsgegenständen und errechnet die benötigte Transporter- beziehungsweise LKW-Größe. Per Mausclick können auch verschiedene Angebote von Speditionen eingeholt und die Preise verglichen werden.

www.wohnet.at/umzugsrechner

Intelligenter Bewegungsmelder

Ein neuer Bewegungsmelder von Siemens erkennt verdächtige Personen nicht nur an der Körperwärme, er kann auch sehen. „Eyeteq“ verfügt neben einer Infraroterkennung zusätzlich über einen optischen Sensor und erkennt Bewegungsmuster in bis zu 15 Metern Entfernung. Mit Hilfe komplexer Algorithmen werden diese ausgewertet und nach Plausibilität beurteilt. Wird ein Alarm ausgelöst, speichert der Melder die Bilder, die dann für die Aufdeckung einer Tat verwendet werden können. Der Bewegungsmelder ist der weltweit einzige Dual-Bewegungsmelder, der Infrarot- und Bildsensor-Technik miteinander vereint. Mittels dieser Kombination schließt er Fehlalarme nahezu aus. Während viele herkömmliche Melder nur die Infrarotwärme erkennen, also die Körperwärme eines vorbeilaufenden Objekts, ermittelt das optische Detektionssystem (ODS) von „Eyeteq“ mit einem CMOS-Sensor und Fuzzy Logic zusätzlich die Größe, die Laufrichtung sowie die Bewegungsgeschwindigkeit. *kl*

Der Wettbewerbsvorteil integriertes Enterprise Content Management

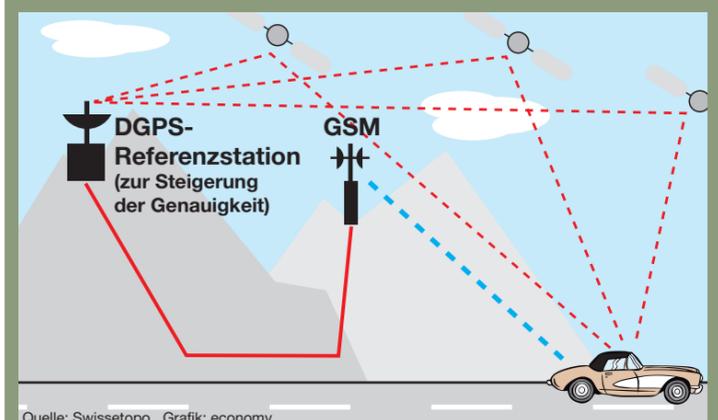


- ▶ Hersteller und größtes unabhängiges deutsches Systemhaus für iECM
- ▶ Mehr als 2 Jahrzehnte Kompetenz und Erfahrung
- ▶ 1.000 Referenzprojekte europaweit
- ▶ ECM-Partner der Hälfte der DAX 30 Unternehmen
- ▶ 750.000 Anwender in allen Branchen

SER Solutions Österreich GmbH • Internet: www.ser.at • eMail: office@ser.at

DOXIS iECM-Suite - Fortschritt durch Produktivität

Wie funktioniert das Global Positioning System



Jeder Satellit des Global Positioning System (GPS) sendet eine Nachricht der Art: „Ich bin Satellit Nr. X, meine Position ist gerade Y, und diese Nachricht wurde zum Zeitpunkt Z versandt.“ Zusätzlich sendet er Informationen über seine Umlaufbahn und die der anderen Satelliten. Um nun die Position zu bestimmen, vergleicht der GPS-Empfänger die Zeit, zu der das Signal ausgesandt wurde mit der Zeit, zu der das Signal empfangen wurde. Werden noch von weiteren Satelliten Messungen hinzugefügt, kann die aktuelle Position durch Trilateration (Entfernungsmessung von drei Punkten aus) bestimmt werden. *kl*

Special Innovation

Peter Bruck: „Unser Ziel ist es, Menschen und Projekte auszuzeichnen, denen bei multimedialen Projekten der Mehrwert für User ein Anliegen ist“, erklärt der Präsident des Internationalen Centrums für Neue Medien und Leiter der Research Studios Austria bei ARC Seibersdorf Research.

Staatspreis für multimediale Lösungen

Manfred Lechner

economy: Was sind die derzeitigen Multimedia-Trends?

Peter Bruck: Generell sind drei Trends erkennbar. Zum einen außerordentliche Multimedia-Installationen, die sich durch technische Perfektion und die Tiefe der aufbereiteten Inhalte auszeichnen. Wie etwa die für den Staatspreis nominierte Installation im Parlament, die sowohl eine Darstellung der Institution als auch des Demokratieprozesses vermittelt.

In welche Richtungen weisen die beiden anderen Trends?

Diese betreffen usergenerierte Inhalte und positionsbezogene mobile Informationssysteme. Sicher ist, dass die Integration usergenerierter Inhalte in Marketing beziehungsweise bei Web-Informationen-

angeboten eine zunehmend größere Rolle spielen wird. Was die positionsbezogenen Informationssysteme betrifft, beobachte ich unter den Nominierten hoch innovative und zukunftsweisende Umsetzungen.

Wurden solche Projekte für den Staatspreis nominiert?

Zu erwähnen sind der Asfnag-Road-Pilot, der Autofahrer über das aktuelle Autobahn-Verkehrsgeschehen informiert, und ein mobiles positionsbezogenes Tourismusinformationssystem, welches auch die Möglichkeit bietet, usergenerierte Inhalte wie beispielsweise individuelle Routen oder Restaurant-Empfehlungen der Community zur Verfügung zu stellen.

Welche Bedeutung hat der Multimedia-Staatspreis?

Der Staatspreis zeichnet sich dadurch aus, dass unter Exzellenz der Mehrwert für User verstanden wird. Im Unterschied zu vergleichbaren Preisen kommt es beispielsweise zu keinen Effizienzmessungen. Weiters ist wirtschaftlicher Erfolg nicht maßgebend für Preiswürdigkeit. Der Preis trägt aber auch dazu bei, sowohl in der Öffentlichkeit als auch innerhalb der Branche die von uns vertretenen Qualitätskriterien zu etablieren.

Wie erfolgreich sind frühere Preisträger?

Festzustellen ist, dass alle bisherigen Preisträger durch



Preiswürdige Projekte müssen Usern ein Mehr an Nutzungsfreundlichkeit und Effizienzgewinne ermöglichen. Foto: ICNM

die Bank wirtschaftlich erfolgreich waren und sind.

Wie wichtig sind Multimedia-Angebote für Kinder?

Sie haben einen großen Stellenwert, da positiv besetzte und erinnerte Medien-Erlebnisse bei Kindern ein Qualitätsbe-

wusstsein heranbilden. Gefragt sind erlebnisintensive und abwechslungsreiche Inhalte. Einen interessanten Ansatz verfolgt das für den Staatspreis nominierte Projekt „Ski Racing 2006 feat.“. Das Spiel bietet die Möglichkeit, sich als virtueller Abfahrtsläufer zu versuchen.

Weiters wird angeboten, unterschiedliche Skifahrer-Identitäten anzunehmen und so zum Beispiel als Hermann Maier die Lauberhorn-Abfahrt zu absolvieren. Spannend ist, dass unterschiedliche Beobachter-Standpunkte gewählt werden können und eine große Auswahl an verschiedenen Abfahrtspisten angeboten wird.

Welchen Stellenwert haben Web 2.0-Lösungen?

Man muss sehr klar unterscheiden: Es gibt einen spielerischen Mehrwert für Nutzer wie beispielsweise bei Flickr, wo die Community über private Mitteilungen aufgebaut wird, die wieder einem gewissen Segment der Jugendkultur entspricht. Solche Phänomene müssen von kommerziell relevanten Formen unterschieden werden, bei denen User Leistungen bezahlen sollen. Festzustellen ist, dass diese höheren Formen der Wertschöpfung sich erst am Anfang ihrer Entwicklung befinden.

Wurde ein solches Projekt nominiert?

Das Wiener Unternehmen Fluxiom zeigt beispielhaft, wie Mehrwert für Nutzer sowie eine höhere Wertschöpfungsstufe erreicht werden können. Angeboten wird ein weltweit nutzbarer und einfach zu handhabender Datenaustauschdienst. Fluxiom ist derzeit eines der Unternehmen, die Web 2.0 voll entsprechen.

Steckbrief



Peter Bruck ist Präsident des ICNM und Leiter der Research Studios Austria.

Foto: ICNM

Social Software als Innovationstreiber

Erster österreichischer Multimedia-Business Talk als Plattform für hochkarätige Experten-Diskussionen.

Die Schlagworte „Web 2.0“ und „Social Software“ stehen seit zwei Jahren für den Wandel der Internet-Nutzung. Die bis dahin übliche Einweg-Kommunikation über Internet-Seiten wird derzeit schon und in Zukunft verstärkt von aktiver Nutzung und Informationsaustausch zwischen den Usern untereinander abgelöst werden.

Die neuen Trends bilden auch einen der beiden Schwerpunkte des heuer erstmals stattfindenden Business Talk zum Thema „Next Generation Media: Österreichs Multimedia Busi-

ness auf dem Weg in die digitale Zukunft“. Die Veranstaltung findet am 19. September in der Wiener Telekom-Zentrale statt.

Herausforderung Web 2.0

Zweiter Schwerpunkt ist eine Bestandsaufnahme des Kreativpotenzials in Österreich und dessen Förderung durch Wettbewerbe wie den Staatspreis für Multimedia & E-Business, der nach dem Business Talk im Wiener Konzerthaus übergeben werden wird. Im Rahmen von zwei Expertenpanels werden die Herausforderungen und

Möglichkeiten des Einsatzes von Social Software in Unternehmen diskutiert. Tatsache ist, dass Firmen Web 2.0 bisher zögerlich nutzen. Ein Grund dafür ist, dass diese Instrumente einen weit differenzierteren Kundenkontakt ermöglichen. Schaffen Unternehmen entsprechende Plattformen, müssen sie damit rechnen, dass Kunden diese auch für das Posten von negativen Kommentaren über Produkte oder Servicequalität nutzen. Dies dürfte der entscheidende Punkt sein, warum Unternehmen bisher

zurückschrecken, sich kundenfreundlicherer Lösungen zu bedienen. Wie aus einer Umfrage der Fachmagazine *Internethandel* und *Internet World Business* hervorgeht, ermöglichen zwar zwei Drittel der Händler die Weiterempfehlung von Produkten, aber nur zwölf Prozent bieten auch Raum für Anmerkungen über Produkte und Sortiment. Ein verschwindend geringer Anteil von bloß einem Prozent der befragten Händler schuf die Voraussetzungen, dass sich Kunden untereinander austauschen können. Eine Re-

search Note von Gartner zeigt, dass europäische Unternehmen dem Web 2.0-Trend hinterherhinken. Wie die Analysten feststellen, werden nur vereinzelt Initiativen gesetzt. Web 2.0 wird alle Branchen betreffen, deren Geschäfte in direktem Endkunden-Kontakt stattfinden.

Folgerichtig fordert Gartner Unternehmen auf, sich unverzüglich über die Auswirkungen von Web 2.0 zu informieren, um sich so möglichst rasch an die neuen Bedingungen anpassen zu können. malech

www.multimedia-staatspreis.at

Special Innovation

Petra Patzelt: „Niederösterreich bietet ein flächendeckendes Netz an Gründungsberatern, die dafür sorgen, dass Unternehmensgründer die besten Voraussetzungen für den Start in die Selbstständigkeit geboten werden“, erklärt die Geschäftsführerin des RIZ, der Gründungsagentur des Landes Niederösterreich.

Vom Beginn an in Netzwerken arbeiten

Manfred Lechner

economy: *Wie viele Beratungsgespräche werden in Ihrer Agentur jährlich geführt?*

Petra Patzelt: Im Vergleich zum Vorjahr wurden bisher schon mehr als fünfmal so viele Beratungsgespräche durchgeführt. Waren es 2005 rund 430 Beratungstermine, so wurden in diesem Jahr bisher bereits in ganz Niederösterreich 2.300 Beratungen mit 1.700 Neukunden des RIZ durchgeführt.

Was sind die Aufgaben der Berater?

RIZ-Berater unterstützen Gründer umfassend bei der Entwicklung eines Unternehmenskonzeptes, bei der Kontaktierung von Finanzierungs- und Förderungsstellen sowie bei der Standortsuche. So werden beispielsweise Gründer, die sich nicht schon in der Planungsphase an uns wenden, nach der Gewerbeanmeldung telefonisch von Beratern kontaktiert, über die RIZ-Dienstleistungsangebote informiert und zur Zusammenarbeit eingela-

den. Zu rechnen ist, dass dieses Jahr in Niederösterreich etwa rund 6.000 Unternehmensgründungen stattfinden werden, und unser Ziel ist es, mit allen Jungunternehmern in Kontakt zu kommen.

Mit welchen Förderungen können Gründer rechnen?

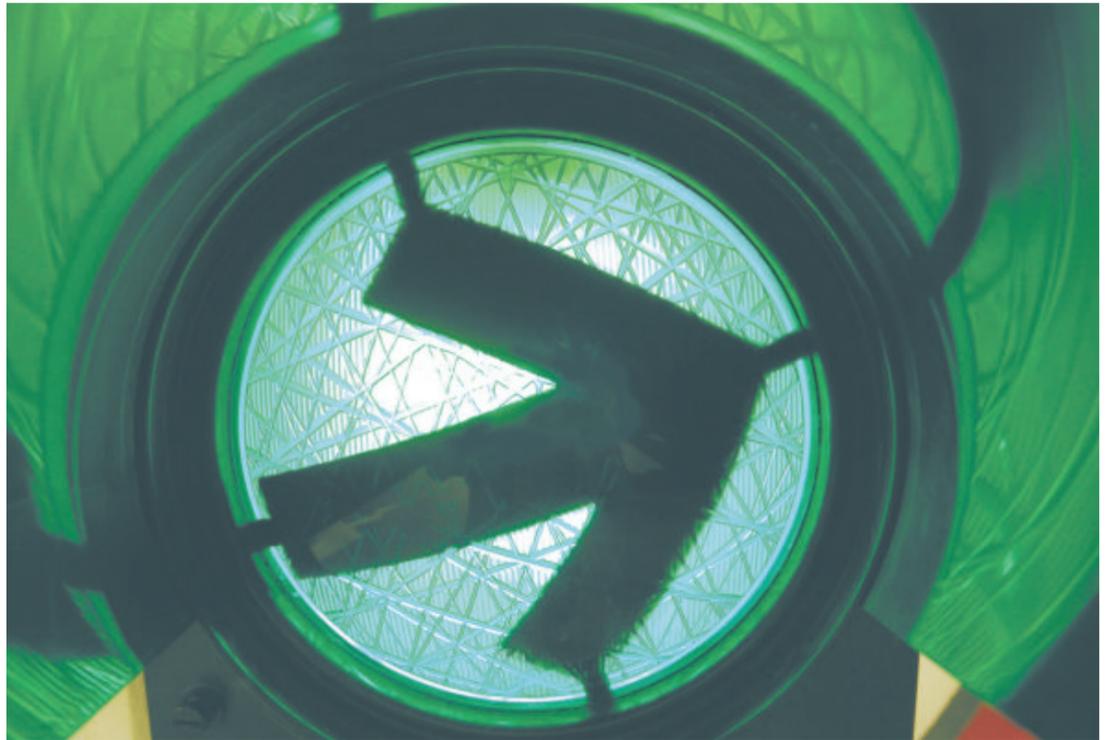
Das Land Niederösterreich bietet eine breite Förderpalette. Mittel werden für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, für Kooperationen, Markterschließungen und auch Internationalisierungsvorhaben in Form von verlorenen Zuschüssen oder zinsbegünstigten Darlehen zur Verfügung gestellt.

Sind die Beratungsangebote für Jung-Unternehmer mit Kosten verbunden?

Gründer können die professionelle und umfassende Beratung, die auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnitten wird, kostenlos in Anspruch nehmen. Die RIZ-Berater stehen auf dem Weg in die Selbstständigkeit sowohl während der Planungsphase als auch danach als Ansprechpartner zur Verfügung. Eine der wichtigsten Neuerungen ist, dass das Beratungsangebot ab sofort auf drei Jahre ab Unternehmensgründung verlängert wurde.

Welche Neuerungen gibt es seitens des RIZ?

Bereits ab Juli können Gründer auf das neue niederösterreichweit flächendeckende Netz von Gründerberatern zurückgreifen. Um dies möglich machen zu können, wurden zusätzliche Büros in St. Pölten, Wr. Neudorf, Strasshof und



Freie Fahrt für Jungunternehmer: Die niederösterreichische Gründeragentur optimierte ihre Prozesse und bietet Dienstleistungen nach dem One-Stop-Shop-Prinzip. Foto: Bilderbox.com

Gmünd eröffnet. Darüber hinaus kam es zu einer Ausweitung der Anzahl der RIZ-Berater. Weiters wurde die Zusammenarbeit mit allen relevanten Landesstellen und Netzwerkpartnern intensiviert.

Über welche Ressourcen verfügt die Gründungsagentur?

Als landesnahe Organisation können wir natürlich auf die Ressourcen, die sich aus der engen Kooperation mit allen relevanten Landesstellen ergeben, zurückgreifen. Im Zuge der Neuausrichtung wurden auch innerhalb des Netzwerks alle Kommunikationsschnitt-

stellen weiter optimiert, was eine noch effizientere Kommunikation möglich macht. Diese schafft die Voraussetzungen, dass für Gründer optimale Lösungen weit rascher als bisher gefunden werden können.

Wie umfassend fiel die Neustrukturierung aus?

Binnen eines halben Jahres konnte die Umstrukturierung und Neuausrichtung des RIZ vollzogen werden. Prioritär war die Optimierung der Serviceangebote. Um noch mehr Jungunternehmer als schon bisher erreichen zu können, entschlos-

sen wir uns zu einem vollständigen Relaunch, deshalb kam es auch zur Namensänderung, nämlich in „RIZ – Die Gründer-Agentur für Niederösterreich“. Weiters wurde ein einheitliches Erscheinungsbild mittels eines neuen Logos geschaffen. Die neue Corporate Identity war auch deshalb notwendig geworden, da dadurch in Zukunft Werbeaufträge weit effizienter als bisher gestaltet werden können, was wiederum dazu führt, dass noch mehr Start-ups als bisher von unseren Angeboten erfahren und unsere Dienstleistungen in Anspruch nehmen können.

Steckbrief



Petra Patzelt ist Geschäftsführerin des RIZ. Foto: RIZ

Erfolg mit spezialisierten Nischenprodukten

Binnen fünf Jahren schaffte Mechatron den Sprung vom niederösterreichischen Start-up zum Marktführer.

Als österreichischer Marktführer in der Entwicklung und Herstellung von technischen Hilfsmitteln, die bewegungseingeschränkten und pflegebedürftigen Menschen den Alltag erleichtern, kann das ehemalige niederösterreichische Start-up Mechatron auf eine mittlerweile erfolgreiche fünfjährige Wachstumsperiode verweisen.

Das Unternehmen wurde bereits mehrmals ausgezeichnet, unter anderem mit dem Karl Ritter von Ghoga-Preis 2004 und mit dem niederösterreichischen Gewerbepreis „Kreativ in die Zukunft“. Impulsgeber für die Firmengründung

war der Onkel eines der Gründer, der einen Schlaganfall erlitt und daraufhin komplett gelähmt und sprechunfähig war. Einzig seinen Daumen konnte er drei Millimeter bewegen.

Umfassende Beratung

Die beiden Unternehmensgründer Jürgen Schnabler und Hans-Peter Hinterbuchinger, die zu dieser Zeit gemeinsam eine Ausbildung zum Fachwirt der Automatisierungstechnik absolvierten, entwickelten daraufhin ein Computerprogramm, das es dem Onkel ermöglichte, mit dem Daumen den Fernseher zu bedienen, das Licht ein- und

auszuschalten sowie zu rechnen und zu schreiben. „Entscheidend für den guten Unternehmensstart war das außerordentliche Engagement der RIZ-Betreuer“, erklärt Mechatron-Ko-Geschäftsführer Jürgen Schnabler. Als besonders hilfreich bewertet er rückblickend seine Erfahrungen im Assessment-Center des RIZ. Dort können sich angehende Firmengründer daraufhin testen lassen, ob sie die Eignung zum Unternehmer oder zur Unternehmerin mitbringen. Schnabler: „Besonders effizient war auch die umfassende Unterstützung durch die RIZ-Betreuer bei der Erstellung des Business-

Plans.“ Als weiteres wichtiges Asset für den erfolgreichen Unternehmensaufbau erachtet Schnabler den Umstand, dass die vom RIZ gepflegten Netzwerke genutzt werden konnten.

Mechatron unterhält Partnerschaften mit allen öffentlichen Kostenträgern wie beispielsweise den Gebietskrankenkassen, da für die Produkte des Unternehmens seitens der Versicherer auch Kostenbeteiligungen gewährt werden. Schnabler: „Hätten wir alle notwendigen Kontakte selbst herstellen müssen, hätte dies sicher unser Wachstum verlangsamt.“

Networking erfordert auch

das neue Projekt von Mechatron, denn die zukünftig österreichweit harmonisierten Bauvorschriften sehen die Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit für alle öffentlich zugänglichen Um-, Zu- und Neubauten vor. „Dadurch entsteht ein großer Bedarf an Information und Beratung“, so Schnabler. Unter dem Titel „Design for all“ wurde gemeinsam mit der Architektin Monika Anna Klenovec ein umfassendes Beratungsangebot entwickelt, in das Mechatron seine Erfahrungen als Berater, Ausbilder und Multiplikator einbringen wird. malech

www.riz.at

Special Innovation

Waltraud Wiedermann: „Als größter Medien- und Fachdatenbank-Anbieter Österreichs mit zehnjähriger Erfahrung entwickelte sich APA-De Facto mittlerweile auch im deutschsprachigen Raum zu einem der großen Player, den große Verlage als Outsourcing-Partner gewählt haben“, erklärt die Geschäftsführerin des Unternehmens.

Kernkompetenz Content-Management

Manfred Lechner

economy: Welche Vorteile können Verlage durch Outsourcing des Content-Managements erzielen?

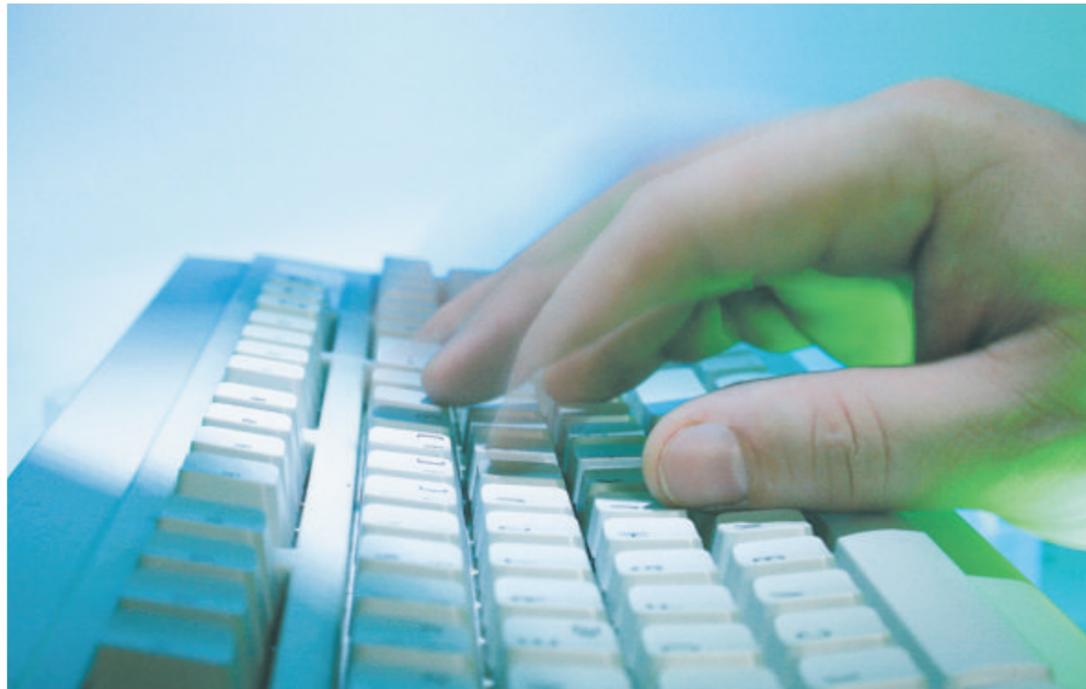
Waltraud Wiedermann: Content-Management zählt nicht zu den Kernkompetenzen von Tages- oder Wochenzeitungen. Verlage wählen deshalb dafür erfahrene und bewährte Anbieter. Als Nachrichtenagentur verfügen wir über die notwendige Infrastruktur an Hard- und Software. Qualifizierte Mitarbeiter sind täglich 24 Stunden im Einsatz, das gewährleistet rasche Lösung eventuell anfallender Probleme. Darüber hinaus sind wir als Nachrichtenagentur gewöhnt, große Datenmengen zu managen, was natürlich von Medien, die Outsourcing beabsichtigen, erwartet wird.

Für welche Printmedien erbringen Sie Dienstleistungen?

Alle großen österreichischen Tageszeitungen und Regionalmedien lassen ihren Content von uns managen. Die Geschäftssparte Datenbank und Content-Management existiert seit zehn Jahren, und ebenso lange bearbeiten wir auch die Nachbarmärkte. Unsere Dienste nutzen mittlerweile auch die *Neue Zürcher Zeitung*, die *Süddeutsche Zeitung* und die *Frankfurter Allgemeine Zeitung*.

Wie stark ist die Position der APA im deutschen Sprachraum?

Die APA-De Facto GmbH ist eine 100-prozentige Tochter der Austria Presse Agentur und der größte Medien- und Fachdatenbank-Anbieter Österreichs. Die Datenbanken der APA-De Facto beinhalten aktuell mehr als 80 Mio. Dokumente. In



Hohes Kunden-Aufkommen beim APA-Host und reichlich vorhandene Rechnerleistung sowie ein 24-Stunden-Betrieb sorgen für erfolgsentscheidende Qualitätsstandards. Foto: Bilderbox.com

Österreich sind wir Marktführer, im deutschen Sprachraum sind wir unter den Top drei, die da sind: Factiva, Genios-GBI und APA-De Facto. Mit den beiden anderen Anbietern gibt es unterschiedlich intensive Kooperationen.

Welche Assets überzeugten auch deutsche und Schweizer Medien von den Qualitäten der APA?

Wichtigstes Kriterium ist, dass wir mit dem De Facto-Host über einen umsatzstarken Datenbank-Pool mit großem Traffic verfügen, was natürlich neben allen qualitätssichernden Maßnahmen, die wir setzen, einen entscheidenden Vorteil für Kunden darstellt.

Entscheiden sich Kunden für die APA aus Gründen des Traffic,

oder spielen innovative Dienstleistungsangebote und auch innovative Technik eine Rolle?

Wir bieten eine gute Mischung. Neben den Volltexten und Ganzseiten-PDFs von Zeitungen erstellen wir unter anderem Abstracts und Abschriften von ORF-Nachrichtensendungen. Auch planen wir englische Abstracts von osteuropäischen Zeitungen. Erst kürzlich ging die APA eine Beteiligung in Polen mit dem Polish News Bulletin ein, und über diese Schiene werden Kurzfassungen polnischer Wirtschaftsmeldungen in englischer Sprache aufbereitet.

Wie viel Umsatz wird in dieser Sparte erzielt?

Rund sechs Mio. Euro Umsatz pro Jahr werden im Geschäftsfeld Datenbanken und

Content-Management erwirtschaftet. Die APA verdient an jedem verkauften Dokument einen Umsatzanteil.

Was ist an neuen technischen Entwicklungen im Laufen?

Das Stichwort heißt automatisches Clustering, das läuft so ab, dass automatisiert Themengruppen über Inhalte generiert werden. Weiters arbeiten wir an einer Optimierung der Suche mittels Schlüsselwörtern. Man muss über sehr schnelle Rechnerleistungen verfügen, um solche Dienste anbieten zu können. Die haben wir, und das ist sicherlich ein Wettbewerbsvorteil der APA-Gruppe.

Werden die Rechnerressourcen zur Gänze genutzt, oder existieren Reserven?

Auszugehen ist von den Spitzenanforderungen. Tritt ein solcher Fall ein, verfügen wir immer noch über 50 Prozent an zusätzlicher Rechenleistungsreserve. Wir sind also auch kurzfristig in der Lage, umfangreichen zusätzlichen Content einspeisen und verteilen zu können. Als Sicherungsmaßnahme wurde im vergangenen Jahr auch ein zweites Rechenzentrum in Betrieb genommen, um jederzeit arbeitsfähig zu sein.

Ist die Belieferung von mobilen Endgeräten ein Thema?

An mobilen Endgeräten kommen wir nicht vorbei, da es ja unsere Aufgabe ist, schnell zu informieren. Die Agentur stellt für Handy-Betreiber Sport- und Wirtschaftsnachrichten sowie General News bereit. Wir selbst bieten ebenfalls Benachrichtigungssysteme für mobile Endgeräte. Unsere Aufgabe ist es, spezifische Informationen, die von Kunden gewünscht werden, zu suchen und Kunden per SMS zu informieren. Diese haben dann wiederum die Möglichkeit, sich bei Bedarf im Netz umfassend zu informieren.

www.apa.at

Steckbrief



Waltraud Wiedermann ist Geschäftsführerin der APA-De Facto GmbH. Foto: APA

Vertragsmanagement schafft Effizienzgewinne

Prozessautomatisierung sorgt für sichere Anpassungen an Gesetzesänderungen und Einhaltung von Fristen.

Informationen sind mehr wert als nur das Stück Papier, auf das sie gedruckt sind. Sie stellen einen immateriellen Wert dar, auch wenn dieser bilanziell nicht ausgewiesen wird. Die richtige Nutzung ist der eigentliche Erfolgsfaktor.

Der deutsche Enterprise-Content-Management-Spezialist SER, der seit 20 Jahren für mehr als 1.000 europäische Unternehmen ECM-Lösungen entwickelt und implementiert hat, stellte kürzlich ein zusätzliches Tool für automatisiertes Vertragsma-

nagement vor. „Es ist erstaunlich, dass manche Betriebe mit ihren Kaffeemaschinen sorgsamer umgehen als mit Verträgen. Große Panik kommt meist erst auf, wenn nach negativen Vorfällen endlich deutlich wird, dass solche Schriftstücke nicht nur dazu da sind, um Ordner zu füllen“, konstatiert Hartmut R. Gailer, der Geschäftsführer von SER Solutions Österreich.

Die Gefahrenquellen sind vielfältig, wenn Verträge nachlässig oder mit mangelnder Präzision gemanagt werden: Sie

reichen von versäumten Fristen über verschwundene Kontrakte bis hin zu Defiziten, was etwa bedeutende rechtliche Rahmenbedingungen – beispielsweise Basel II – betrifft.

Erinnerungsfunktion

„Die Kombination elektronischer Vertragsakten mit einer Datenbank ist derzeit einzigartig“, so Gailer. Durch Vertragsmanagement der neuen Art lässt sich die Erfassung von Fristen und zeitgerechtes Reagieren automatisieren. „Der automatische

Weckruf, der ablaufende Fristen anzeigt, kann eine Menge Geld, Aufwand und Ärger ersparen“, erklärt Gailer.

Weiterer Vorteil ist, dass Unternehmen, die in unterschiedlichen Ländern tätig sind, ihre Verträge zentral updaten können. „Dies reduziert Fehlerhäufigkeit und schafft die Voraussetzungen für wasserdichte Vertragsgestaltungen“, so Gailer. Wie aus einer Studie der Berater von Bearing Point hervorgeht, ist die Mehrheit sowohl großer als auch kleinerer Unter-

nehmen im deutschsprachigen Raum nur wenig zufrieden, wie das Vertragsmanagement derzeit gehandhabt wird.

Die Ergebnisse der Studie belegen, dass 86 Prozent in Zukunft eine elektronische Lösung einsetzen möchten. Nachholbedarf zeigt sich auch darin, dass 70 Prozent sich zwar schon mit dem Thema beschäftigt haben, doch bloß ein Fünftel der befragten Unternehmen nutzt bereits spezielle Software. malech

www.ser.at

Prüfkreisläufe für Kundendokumente

Nationwide, einer der größten Finanzdienstleister Großbritanniens, optimierte die Kunden-Kommunikation durch Automatisierung sämtlicher Prozesse und kann sich ab sofort auf ein Null-Fehler-System verlassen.

Manfred Lechner

Mit rund zehn Mio. Kunden und einem Gesamtvermögen von 124,8 Mrd. Euro ist die britische Bausparkasse Nationwide das weltweit größte Institut in diesem Segment und zählt zu den führenden Finanzdienstleistern in Großbritannien.

Die Kunden-Kommunikation erfolgt zwar über die einzelnen Filialen, der Großteil der gedruckten Unterlagen wird aber über einen zentralen Mailing-Service abgewickelt. Verschiedene werden unter anderem Kontoauszüge sowie Mitgliederinformationen über Hypotheken und Spareinlagen, die häufig mit Marketing-Materialien zu ergänzen sind.

Pro Jahr werden rund 90 Mio. Seiten von Nationwide versendet. Die Tendenz ist steigend, denn aufgrund des guten Geschäftsergebnisses und der Ausweitung von Services betragen die jährlichen Steigerungen beim Postaufkommen rund 20 Prozent. Nicht verwunderlich ist, dass das Unternehmen seinen umfassenden Kunden-Service als eine seiner Kernkompetenzen definiert hat.

Bei einem derart hohen Kommunikationsaufkommen stand Nationwide vor der Entscheidung, das gesamte System zu optimieren, um die Fehleranfälligkeit zu reduzieren. So ziehen beispielsweise falsche Kunden-Informationen beträchtliche Strafen seitens der Aufsichtsbehörden nach sich.

Obwohl in der Kunden-Kommunikation auch Internet und WAP-Dienste verwendet wer-

den, wurde bis vor Kurzem der größte Teil der Kommunikation mittels gedruckter Dokumente erledigt. In Großbritannien hatten Finanzdienstleister in den vergangenen Jahren mit einer Reihe von Schwierigkeiten in diesem Bereich zu kämpfen.

Produktionssteuerung

Nationwide setzte bisher auf manuelle Verfahren zum Druck der Kunden-Informationen. Druckdaten wurden von den Unisys-, ICL- und IBM-Großrechnern auf Cartridges gespeichert. Diese wurden dann an die Druckzentren geliefert, wo die Dokumente in einzelnen Posten gedruckt wurden. Trat ein Problem beim Drucken auf, mussten die Cartridges manuell neu eingestellt werden. Die gedruckten Dokumente wurden anschließend maschinell kuvertiert. Schwachstelle war, dass diese Maschinen in keinen geschlossenen Prüfkreislauf eingebunden waren. Nach genauer Analyse der aktuellen Marktlage entschied sich Nationwide für eine Automated Document Factory (ADF)-Lösung zur Produktionssteuerung in der Kommunikation mit Kunden. Das Unternehmen betrat mit dieser Lösung Neuland, da bis dahin in Großbritannien noch keine vollständige ADF-Lösung umgesetzt worden war.

Nach einer Ausschreibung wurde ein Konsortium unter der Leitung von Xerox Global Services zur Betreuung des Nationwide-Projektes zusammengestellt. Die erste Phase umfasste die Integration von Großrechnern und Druckvor-



Dokumente sind während ihres gesamten Lebenszyklus einem ständigen Wechsel zwischen elektronischer Ablage und dem Ausdrucken auf Papier unterworfen. Foto: Bilderbox.com

gängen. Nach Abschluss dieses Meilensteins bestand die nächste Aufgabe in der Implementierung des Integrity-Prozesses zur Steuerung von Druck und Fulfilment. Jedes einzelne Dokument sollte automatisch neu bearbeitet werden und innerhalb eines Postens mit einer eindeutigen Kennzeichnung versehen werden. Dadurch ist die Verfolgung während des gesamten Prozesses möglich.

Die Unterlagen werden beim Druck mit Hilfe der Barcode-Technologie und über Hochgeschwindigkeits-Digitalkameras überwacht. Über eine

Datenbank wird dann geprüft, ob alle Unterlagen auf dem richtigen Papier gedruckt werden. Das Papier wird dafür vorher mit einem eigenen Barcode versehen.

Mehr Sicherheit

Nach der Fertigstellung der einzelnen Posten überprüft die ADF den ordnungsgemäßen Druck. Dann werden die Unterlagen an die Kuvertiermaschinen weitergeleitet. Vor der Kuvertierung werden alle erforderlichen Marketing-Materialien beigefügt. Auch hier, beim Kuvertiervorgang, wer-

den die Barcodes mit Hilfe von Digitalkameras geprüft. Die Datenbank wird mit den neuesten Informationen versorgt, wodurch die korrekte Fertigstellung der Posten dokumentiert werden kann. Jedes fehlerhafte Element wird automatisch erneut bearbeitet, bis der gesamte Durchgang erfolgreich fertig gestellt ist. Gleichzeitig werden alle Print-Streams eines jeden Postens automatisch erfasst und archiviert. So können alle Dokumente, die an ein bestimmtes Mitglied verschickt wurden, bei Bedarf elektronisch abgerufen werden.

Wettbewerbsvorteile durch Outsourcing

Maßgeschneiderte Lösungen sorgen für Kostentransparenz und Hebung von Rationalisierungspotenzialen.

Die Optimierung des Dokumenten-Managements ermöglicht Unternehmen durch Straffung der Prozesse Kosteneinsparungen. „Wissensmanagement beinhaltet derzeit drei Schwerpunktthemen“, erklärt Martin Winkler, Geschäftsführer von Xerox Global, „nämlich Verwaltung und Management von elektronischen Informationen, Content-Management und intelligente Lösungen, wie Informationen auf Papier gebracht werden und wieder elektronisch abgelegt werden können.“ Um dies bewerkstelligen zu kön-

nen und Fehler zu vermeiden, bedarf es aber Spezialisten, die aufgrund ihrer Kernkompetenz als Outsourcing-Partner in Frage kommen.

Service-Qualität

„Natürlich spielt Reduzierung der Kosten immer eine große Rolle, wenn über Outsourcing gesprochen wird, doch Betriebssicherheit und Null-Fehler-Toleranz sind zumindest von gleich großer Bedeutung“, erklärt Winkler. Zu beobachten ist derzeit der nach wie vor ungebremste Trend zur Bürooptimierung und zum

Dokumenten-Management. Wobei Unternehmen, angepasst an die betrieblichen Bedürfnisse, zwischen unterschiedlichen Dienstleistungsmodellen und ServiceGraden wählen können. Was das Service betrifft, kann zwischen vier Levels unterschieden werden. In der Grundstufe stellt Xerox die Hardware über einen Leasing- oder Mietvertrag zur Verfügung.

Level zwei zeichnet sich dadurch aus, dass auch das Verbrauchsmaterial geliefert wird, Unternehmen dies aber bestellen und das Verbrauchsmaterial

selbst auswechseln müssen. Der nächste Service-Grad definiert sich bereits über umfassendere Dienstleistungen, denn Xerox übernimmt dann auch die Lieferung sämtlicher Verbrauchsmaterialien inklusive der Toner-Logistik und gewährleistet einen Rund-um-die-Uhr-Betrieb.

„Vorteil ist, dass auch ein Reporting gewählt werden kann, durch das sich Kosten bis auf den verursachenden Einzelplatz nachweisen lassen“, so Winkler. Große Unternehmen können, nach Herstellung völliger Kostentransparenz, darüber hinaus

auch noch Consulting-Dienstleistungen für umfassende Kosten- und Prozessoptimierung in Anspruch nehmen. malech
www.xerox.com

Das Special Innovation entsteht mit finanzieller Unterstützung von ECAustria. Die inhaltliche Verantwortung liegt bei economy.

Redaktion:
Ernst Brandstetter

Wirtschaft

Notiz Block



Autoindustrie vor Personalschnitt

Düstere Prognose für den Arbeitsmarkt: Die deutsche Autoindustrie wird in den nächsten zehn Jahren 100.000 Jobs streichen, schätzen Branchenexperten. Bereits in den nächsten Jahren würden nach heutigen Planungen bei den deutschen Autobauern mehr als 40.000 Jobs wegfallen, dabei seien bei vielen Zulieferern die Auswirkungen des Kapazitätsabbaus bei den deutschen Autofirmen noch nicht einbezogen. Derzeit arbeiten 760.000 Menschen in der deutschen Autoindustrie.

Österreich droht Wassermangel

Die Naturschutzorganisation World Wide Fund for Nature (WWF) schätzt Alarm: In Zukunft werden auch Industrienationen von Wassermangel bedroht sein. Die fatale Kombination von Klimaveränderung und falschem Ressourcenmanagement sorgt dafür, dass auch die reicheren Länder immer mehr unter Druck kommen, Österreich sei ebenso davon betroffen. Der WWF macht einen Mix aus Klimawandel und Trockenheit, Verschmutzung, Verschwendung,

den Verlust und die Versiegelung von Feuchtgebieten sowie Missmanagement verantwortlich. Österreich werde durch seine alpine Beschaffenheit mit einer Verschiebung der Schneeverhältnisse und steigender Schneeschmelze zu kämpfen haben, was die Abflussspitzen erhöhe und die Hochwassergefahr verstärke. Darum müssten neue Flussschwemmgelände geschaffen werden, die auch den für die Trinkwasserversorgung wichtigen Grundwasserspiegel erhöhen.

Pflegetätigkeit soll Job werden

Das Pflegesystem wird in Zukunft nicht mehr finanzierbar sein, warnt Gudrun Biffl vom Wirtschaftsforschungsinstitut Wifo. Durch die voranschreitende Überalterung der Gesellschaft stoße das System spätestens 2025 an seine Grenzen. Bis dahin werden die geburtenstarken Jahrgänge der 60er Jahre in Rente gegangen sein. Biffl fordert eine Änderung des Pflegegeldsystems und will aus der Pflege von Angehörigen einen Job machen. Vorschlag der Ökonomin: Ein Pfleger, der sich um einen Angehörigen kümmert, übernimmt zusätzlich die Betreuung weiterer Pflegebedürftiger in der Umgebung und macht daraus einen Arbeitsplatz. Vorteil dieses Modells: Die Pflege werde effizienter, die Kosten stiegen weniger stark an. Ähnliches hat sich laut Biffl schon bei den Tagesmüttern bewährt. Schon heute sind in Österreich 600.000 Personen pflegebedürftig. *rose*

Fortsetzung von Seite 13

Daher haben die Zulieferer immer weniger Zeit, aus einem Grundkonzept ein fertiges Teil zu produzieren. Sie müssen bei sinkenden Losgrößen immer schneller reagieren“, resümiert Pamminger.

Mehr Druck auf die Firmen, noch viel stärker zu kooperieren, ortet Peter Kuen, zugleich Chef des Dachverbands AAA (Austrian Automotive Association) und des ostösterreichischen Auto-Clusters Vienna Region. Auch, weil die Autohersteller die Zahl der Kernlieferanten stark heruntersuchen wollen.

Viele Mittelständler stecken in einem Dilemma: Sie wissen, was zu tun wäre, können durch Preis- und Lohndruck aber nicht das zur Umsetzung nötige Cash generieren: Dies betrifft die internationale Expansion und die Modernisierung beziehungsweise Flexibilisierung ihrer Werke.

Das Überleben im immer schärferen Konkurrenzkampf kann nicht einmal der Zusammenschluss zu einem Cluster garantieren. Um mehr Aufträge an Land ziehen zu können und maßgeschneiderte Lösungen für die Kunden zu entwickeln, haben sich fast alle automotiven Unternehmen zu Auto-Clustern zusammengeschlossen.

Hehr sind die Ziele einer solchen losen Partnerschaft: Gemeinsame Ressourcen besser nutzen, Effizienz und internationale Konkurrenzfähigkeit steigern, in Forschung und Entwicklung kooperieren. Die Vernetzung umfasst aber die gesamte Wertschöpfungskette bis hin zu den Rohstoffen. Ein Beispiel, wie es in der Cluster-Realität läuft, stammt aus Oberösterreich: So haben vier Firmen in einer branchenübergreifenden Zusammenarbeit eine neue, so genannte „geregelte“ Ölpumpe entwickelt. Diese steckt auch in den Dieselfahrzeugen aus dem Hause Daim-

ler Chrysler. Kooperiert haben für dieses Projekt TCG Unitech (Druckguss), ZF Steyr (Zahnräder) sowie die Miba-Sparte Sinter und KMB Kempinger.

In Österreich gibt es drei Auto-Cluster (Steiermark, Oberösterreich, Wien). Das Land der Hämmer könne dank Flexibilität, Technologieführerschaft und Know-how auf dem globalen Markt ganz vorne mitspielen, klopft sich die Branche selbst auf die Schultern. Und wenn es auch kein rot-weiß-rotes Auto gibt, ist die Fahrzeug- und Zulieferindustrie einer der wichtigsten Industriezweige Österreichs und einer der wenigen Wachstumsbranchen. Insgesamt setzen die 600 Unternehmen des Sektors jährlich 38 Mrd. Euro um, 50 Prozent davon als direkte Zulieferungen. Die Branche ist auch ein Jobmotor: 175.000 Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt vom Sektor abhängig. In Österreich werden rund 2,5 Mio. Motoren und Getriebe, 200.000 PKWs und 25.000 LKWs gefertigt.

Rot ist der Osten

Große Hoffnung setzen die heimischen Autozulieferer auf die boomende Autoindustrie in den neuen EU-Ländern. Denn in der auch Centrope genannten Region (das Vierländereck zwischen Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Österreich) laufen die Förderbänder und Schweißroboter wie geschmiert (siehe Grafik). Dort hat die Autoindustrie seit 1990 zehn Mrd. Euro in neue Werke investiert, ab dem Jahr 2008 sollen dort jährlich 3,2 Mio. Fahrzeuge vom Band rollen, 2005 waren es noch weniger als zwei Mio. Dies biete heimischen Zulieferern mittelfristig sehr gute Chancen, sie seien durch die räumliche Nähe hinsichtlich Reaktionszeit, Logistikkosten und Versorgungssicherheit begünstigt, meint die Branche. Besonders die hohen Logistikkosten sprechen für die Zulieferer aus Österreich. „Die

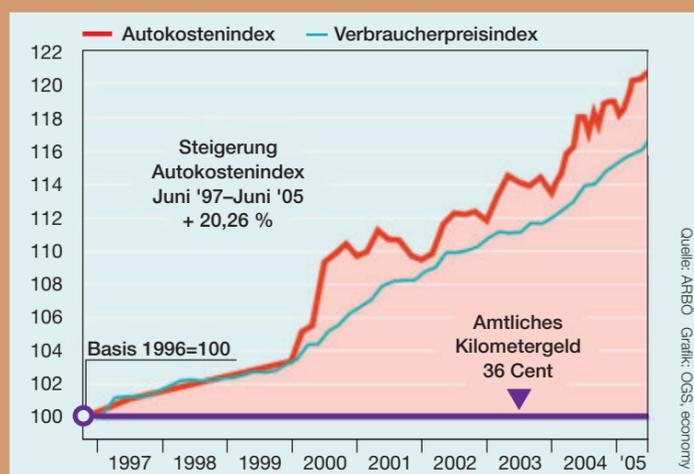
Autohersteller jammern über die enormen Logistikkosten, sie sind um bis zu dreimal so hoch wie in Westeuropa“, sagt Kuen. So beziehe das PSA-Werk in Trnava viele Teile von Fabriken, die 700 bis 800 Kilometer entfernt seien. Bei einem anderen Autohersteller würden große Karosserieteile gar aus Spanien und Portugal angeliefert.

Vorerst hätten die heimischen Zulieferer ihr Potenzial in den neuen EU-Ländern noch nicht umsetzen können, weil die Autokonzerne, die sich im Osten angesiedelt haben, ihre Hauslieferanten aus Frankreich, Deutschland oder Japan mitgenommen haben. „Am Anfang ist es verdammt schwer, in bestehende Zulieferketten hineinzukommen“, resümiert Uwe Galler, Chef des steirischen Auto-Clusters AC Styria. So betrage der wertmäßige Anteil der österreichischen Zulieferer an das VW-Werk Bratislava auch zwölf Jahre nach Eröffnung gerade vier Prozent. Vorerst seien die Autofirmen darauf konzentriert, die Produktion im Osten zum Laufen zu bringen. „In zwei bis drei Jahren wird sich das Fenster für die österreichischen Firmen öffnen“, prognostiziert Galler.

Neue Förderrichtlinien

Seit März dieses Jahres gelten für Cluster-Kooperationsprojekte neue Förderrichtlinien. Die wichtigsten Änderungen: Die maximale Förderhöhe beträgt jetzt 25.000 Euro pro Projektpartner, zugleich wurde die Förderintensität um fünf Prozentpunkte auf 30 Prozent aufgestockt. Weiterer Vorteil: Es gibt keine Abschläge für Unternehmen, die schon bei anderen Cluster-Projekten Geld bekommen haben. Zusätzliches Plus: Im Zuge des Auswahlverfahrens von geeigneten Kooperationsprojekten wird geprüft, ob alternative, bessere Fördermöglichkeiten für das Projekt in Betracht kämen.

Zahlenspiel



Nach Berechnungen des Arbö mussten österreichische Autofahrer mit herkömmlichem Modell (VW-Golf, Diesel, bei 20.000 gefahrenen Kilometern) im Jahr 2005 im Schnitt Mehrkosten von insgesamt 242,50 Euro für Treibstoff, Service und Wartung sowie Haftpflichtversicherung berappen. Unter der Kostenbelastung zu stöhnen hatten vor allem Autofahrer von Dieselfahrzeugen. Diesel legte um 18 Prozent beziehungsweise um 14 Cent pro Liter zu. Ein Teil dieser Preissteigerung war durch die Einführung von Biodiesel „hausgemacht“. Für 2006 ist angesichts der Ölpreisaralle keine Besserung in Sicht. *kl*

Die Zukunft liegt im Osten



Wirtschaft

Föderalismus Bremsklotz für Gasautos

OMV und Umweltministerium wollen mit Initiative zur Forcierung von alternativen Treibstoffen durchstarten.

Clemens Rosenkranz

Der Föderalismus trägt mit dazu bei, dass Erdgasautos in Österreich nach wie vor eine stiefmütterliche Existenz fristen. „Das geht schon damit los, dass die Garagenordnungen je nach Bundesland unterschiedlich geregelt sind. Es kann aber nicht sein, dass in einem Land gasbetriebene Fahrzeuge in die Garage fahren können, während dies im benachbarten Bundesland untersagt ist“, kritisiert Klaus Dorninger, der Chef der Erdgas Oberösterreich. Grund dafür seien die neun unterschiedlichen Bauordnungen.

Völlig unterschiedlich geregelt seien auch die Fahrverbotausnahmen bei Feinstaub für Gasautos. So müsse eine Ausnahme davon in Klagenfurt ebenso gelten wie in Graz oder in Wien, mahnt Dorninger eine Harmonisierung ein. In gleiche föderalismuskritische Horn stößt Stefan Karner vom Biomasseverband. „Auch die an der Bau-Ordnung hängende Umweltförderung ist in den einzelnen Bundesländern total unterschiedlich geregelt, es gibt

komplett andere Systeme.“ Gebot der Stunde sei eine bundesweite Harmonisierung.

Die Freunde des Gasautos be-mängeln das Fehlen klarer und planbarer steuerlicher Rahmenbedingungen in Österreich. Konkret fordert Dorninger, dass die derzeitige Befreiung von der Mineralölsteuer garantiert wird. „Wir fordern Rahmenbedingungen wie in Deutschland, wo die Steuersicherheit bis zum Jahr 2018 garantiert ist. Wir wollen Steuersicherheit bis 2020“, sagt der Erdgas OÖ-Chef. Nicht nur für konventionelles Gas zum Tanken (Compressed Natural Gas, CNG), sondern auch für beigemischt Biogas. Auch diese Spritsorte müsse von der Erdgasabgabe befreit werden, damit die Firmen die Investitionen in die Infrastruktur leichter tätigen können. Zusätzlich solle die Umsatzsteuer für Biogas zum Tanken von 20 auf zehn Prozent gesenkt werden.

In Österreich soll nun auch Biogas forciert werden: „Die Kombination von Erdgas und Biogas ist dabei sehr interessant, da die Flächeneffizienz am höchsten ist“, so Martin

Preineder von der Landwirtschaftskammer. Bei der Biogasherstellung werde die ganze Pflanze energetisch genutzt, man könne fast jede Grünpflanze verwenden.

OMV tritt voll aufs Pedal

Um dem Gasauto auf die Sprünge zu helfen, haben sich Umweltministerium und OMV auf ein Aktionsprogramm verständigt. Ziel: Die Zahl der Gasfahrzeuge soll in vier Jahren um das 80-Fache auf 50.000 zulegen, die Zahl der Gastankstellen bis 2010 auf 200 Stationen steigen. Derzeit gibt es in Österreich erst 31 Tankstellen, 600 Erdgasautos sind im Einsatz.

Die OMV selbst will heuer zehn Stationen fürs Gastanken ausrüsten, bis 2010 soll die Zahl der grün-blauen Tankstellen mit Gasanschluss zwischen 80 und 100 betragen. Die dafür nötigen Investitionen beziffert Peter Seidinger von der OMV mit rund 40 Mio. Euro. Er meint, dass das klassische Henne-Ei-Problem überwunden ist. Bis dato sind die Autofahrer nicht auf Gas umgestiegen, weil es viel zu wenige Zapfstationen



Die OMV will bis 2010 zwischen 80 und 100 Zapfstationen in Österreich fit für das Erdgastanken machen. Foto: ÖAMTC

gab. Und weil keiner umgestiegen ist, ist das Tankstellennetz sehr lückenhaft geblieben.

Seidinger meint – mit Verweis auf Schweden –, dass Autofahrer nicht durch direkte Förderprämien, sondern weiche Vergünstigungen am ehesten zum Umstieg motiviert werden könnten. So sei ein in Schweden umweltfreundliches Auto von Maut und Kurzparkzonenregeln ausgenommen. Ähnliche Zuckerln gibt es auch in Südtirol: Die Region begünstigt durch Steuer-

befreiungen, Förderungen zum Kauf von Gasfahrzeugen und die Verpflichtung, neue Stationen mit Zapfsäulen für Gas auszustatten, den Umstieg. Zusätzlich dürfen Erdgasautos wegen ihrer günstigen Emissionsbilanz auch dann weiterfahren, wenn wegen zu hoher Feinstaub-Werte Fahrverbote verhängt werden. Dies gilt in ganz Italien, wo schon 400.000 Autos mit Erdgas in Betrieb sind. Bei unserem südlichen Nachbarn gibt es mehr als 500 Gas-Tankstellen.

Verlagsserie

Medikamente aus den Tiefen der Ozeane

Das Wiener Biotech-Unternehmen Marinomed nutzt die immunologischen Wirkstoffe von Korallen.

Seit Frühjahr dieses Jahres wachsen Korallen nicht nur im Meer, sondern auch bei einem Wiener Spin-off, das aus der Veterinärmedizinischen Universität hervorgegangen ist. „Unser Ziel ist es, eine Schnittstelle zwischen blauer und roter Biotechnologie zu bilden“, erklärt Andreas Grassauer, einer der Gründer des im März 2006 gestarteten Unternehmens Marinomed. Ein Großteil der zurzeit genutzten pharmazeutischen Wirkstoffe stammt von Pflanzen, wobei die heilsamen Ressourcen der Ozeane bisher nur zu

einem verschwindend geringen Anteil genutzt werden. Grassauer: „Auf hundert Pflanzen findet man maximal zwei brauchbare Wirkstoffe, bei Meeresbewohnern wie beispielsweise Korallen sind es aber vier bis sechs.“

Weltweit forschen nur wenige Labors an den noch nicht aus den Meeren gehobenen Wirkstoffen. Marinomed-Wissenschaftler arbeiten derzeit daran, immunologisch wirksame Substanzen von Korallen, Scheiben- und Krustenanemonen zu identifizieren und sie einer pharmazeutischen Verwertung zuzuführen. Hilfreich sind diese Wirkstoffe beispielsweise bei der Bekämpfung von Allergien.

„Im Ökosystem Meer ist ein sehr breites Spektrum an Substanzen vorhanden. Sie dienen der Infektionsabwehr, weil bei vielen Organismen kein klassisches Immunsystem vorhanden ist“, so Grassauer. Realisiert wird das Projekt von einem Team mit Know-how aus den Bereichen Immunologie, Infektionsbiologie und mariner Biotechnologie. Die Qualifikation des Teams, das enorme Marktpotenzial der geplanten Produkte und eine klare Um-



Die Züchtung der Korallen erfolgt noch in Meereswasseraquarien, nach Isolierung der Wirksubstanzen ist die Herstellung von pharmazeutischen Präparaten geplant. Foto: Marinomed

setzungsstrategie überzeugten auch Austria Wirtschaftsservice (aws), für das Unternehmen eine Gründungsfinanzierung bereitzustellen. Grassauer: „Die aws-Seed-Finanzierung erlaubt uns, die Forschungen voranzutreiben, und wir rechnen damit, dass wir in sieben Jahren marktreife Produkte anbieten werden.“ Erste Erfolge konnten bereits verzeichnet werden, denn es wurden drei Patente angemeldet. Interesse weckte das Marinomed-Team aber

auch schon bei Risikokapitalgebern. Grassauer: „Gute Produkte in der Pipeline zu haben ist zu wenig; benötigt wird auch Management-Kapazität, denn Investoren sind interessiert, nachvollziehbare, betriebswirtschaftlich relevante Daten zu bekommen.“ aws bietet auch in diesem Bereich Hilfestellungen, die es Gründern erlauben, demnächst einen Risikokapitalgeber als Partner an Bord von Marinomed begrüßen zu dürfen. *malech*

Innovativ denken – unternehmerisch handeln – gezielt fördern

(Teil 2 der Serie)

Erscheint mit finanzieller Unterstützung durch Austria Wirtschaftsservice. Die inhaltliche Verantwortung liegt bei economy. Redaktion: Ernst Brandstetter. Der dritte Teil erscheint am 8. September 2006.

Info

● **Förderungen:** Marinomed nutzt folgende aws-Programme: Life Science Austria (LISA): Schwerpunktprogramm zur Unterstützung von High-Tech-Gründungen inklusive Beratung, Awareness, Ausbildung, Cluster-Management und Vermittlung von privatem Kapital; Preseed: maximal 100.000 Euro für Vorgründungsprojekte zur Finanzierung von Proof of Principle/Prototypen; Seedfinancing: Finanzierung in der Höhe von bis zu 720.000 Euro.

Kommentar

Klaus Lackner

Haxelsteller
Bordelektronik

Chips helfen beim Sparen von Sprit, lassen den Autofahrer einfach ans Ziel finden, bringen den Wagen sicher durch die rutschige Kurve, verhindern das Umkippen infolge plötzlich im Weg stehender Elche oder bremsen das Fahrzeug bei Bedarf vollautomatisch ein. Die elektronischen Helfer sind einfach nicht mehr aus modernen Fahrzeugen wegzudenken. Doch manche Autofahrer wünschen sich das mittlerweile wieder. Die Zahl derer, die regelmäßig wegen Fehlern in der Elektronik oder dem dazugehörigen Betriebssystem auf der Straße liegen bleiben, steigt nämlich genauso wie die Zahl von Mikrochips in den Fahrzeugen. Der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club hat seine Mitglieder dazu befragt, und die erzählten Geschichten sind erschreckend. Nicht nur dass die Elektronik einfach versagt; die Fehler führen oft zu lebensgefährlichen Situationen. Der Albtraum sind Automatikgetriebe, die bei 130 Sachen auf das Notprogramm schalten. Die Folge davon ist das automatische Runterschalten in den zweiten Gang und die entsprechende motorische Bremswirkung. Für viele Autobesitzer bereits durchlebte Realität. Da machen sich ein elektrisches Schiebedach, das sich beizeiten einfach selbst öffnet, oder Blinker, die während der Fahrt im Takt der Schlaglöcher leuchten, noch lächerlich aus. Egal welcher elektronische Fehler: Die österreichischen Werkstätten sind oft einfach überfordert. Wusste ein Automechaniker früher aus eigenem Ermessen, was er bei welchem Fehler zu tun hat, so ist er heute Analysecomputern und vom Hersteller vorgeschriebenen Software-Updates unterworfen. Die Fachwerkstätten leiden ebenso wie der Fahrer. Sie sind dem Hersteller und dessen Fehlerbehebung voll ausgeliefert. Aber vielleicht gibt es ja bald automatische System-Updates, die während der Fahrt eingespielt werden? Oder lieber doch nicht!

Clemens Rosenkranz

Jobmotor Pferd
die Sporen geben

Seit zwei Jahren versucht die Plattform Pferd-Austria, den Wirtschafts- und Freizeitfaktor des Pferdes stärker in Österreich zu verankern. Und vielleicht ist es Pferd-Austria-Chefbereiter Josef Pröll ja gelungen, neue Freunde für das Thema zu gewinnen. Als Umweltminister ist er dagegen bei der Regierung nicht durchgedrungen, die durch den Faktor Pferd bewirkten Beschäftigungseffekte arbeitsmarktwirksam umzusetzen. Dies, obwohl der heimische Pferdebestand dem Standort Österreich Produktion, Wertschöpfung und Jobs bringt, so eine Erhebung des Industriewissenschaftlichen Instituts (IWI). Faustregel: Drei bis vier Pferdestärken schaffen einen neuen Job. Den geschätzten rund 100.000 heimischen Pferden stehen demnach 25.000 Arbeitsplätze gegenüber, die direkt und indirekt vom Wirtschaftsfaktor Pferd abhängen, so das IWI. Man fragt sich bloß, wieso sich die schwarz-oranger Regierung nicht schon längst bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in den Sattel geschwungen und bei der „Hippologisierung“ der Republik ihre Sporen voll eingesetzt hat. Ein vermehrter Einsatz von Pferden wäre nicht nur ökologisch vorbildlich, eine Förderung des Jobmotors Pferd könnte zusätzlich auch das Arbeitsservice AMS wieder auf Trab bringen. Denn die Lösung für die Arbeitsmarktprobleme könnte doch so einfach sein: In Österreich bräuchte es bloß rund 900.000 Pferde, die gemäß der IWI-Rechnung zwischen 225.000 und 300.000 neue Arbeitsplätze schaffen könnten. Damit entstünde quasi auf dem Rücken der Pferde wieder Vollbeschäftigung. Im Juli waren mehr als 246.000 Menschen ohne Job. Zur Schaffung neuer Stellen ließen sich auch die zur Pferde-Familie gehörenden Esel einspannen. Wie viele Jobs so ein Grautier schafft, ist aber nicht bekannt, auch nicht, wie viele Esel es hierzulande überhaupt gibt.

Zu blau zum Denken

Im Weinland Österreich ist für so manchen Autofahrer der Griff zur Flasche kein Grund, sich nicht hinter das Lenkrad zu setzen. Passiert dann ein Verkehrsunfall, wird es aber so richtig teuer.

Clemens Rosenkranz

Wer Alkohol getrunken oder andere (illegale) Drogen konsumiert hat, sollte sich aus eigenem Interesse nicht hinter das Steuer setzen. Wenn schon nicht aus Überzeugung, dann zumindest aus Angst vor einer saftigen Strafe oder dem Führerscheinentzug. Passiert im Rausch ein Unfall, wird es nämlich so richtig teuer. Dumm ist fahren unter Drogeneinfluss in jedem Fall: Denn durch den vermehrten Einsatz der neuen Alkohol-Vortestgeräte ist mit mehr Kontrollen zu rechnen.

Vorteil für die Polizei: Durch die neuen Vortestgeräte fallen Wartezeiten wie beim komplizierteren Alkomat weg. Wird ein Alkoholwert von unter 0,5 Promille festgestellt, darf der Lenker gleich nach dem Vortest weiterfahren. Besteht aber der Verdacht einer Alkoholbeeinträchtigung, muss sich der Betroffene dem Alkomat unterziehen. Die Verweigerung der Teilnahme am Vortest kann nicht bestraft werden, allerdings ist für Verweigerer ein Alkomat verpflichtet.

Wer mit 0,5 Promille oder mehr erwischt wird, riskiert eine Vormerkung. Grundsätzlich gilt die Höchstgrenze von weniger als 0,5 Promille Alkoholgehalt im Blut. Besonders genau nehmen sollten es Probeführerschein-Besitzer sowie

LKW- und Busfahrer, für sie liegt die Grenze bei 0,1 Promille. Wird diese überschritten, werden Probeführerschein-Inhaber zur Nachschulung geschickt, LKW- oder Buslenkern droht eine Vormerkung.

Wer bei einer Verkehrskontrolle betrunken erwischt wird, muss bis 0,79 Promille neben einer saftigen Verwaltungsstrafe auch mit einer Vormerkung und ab 0,8 Promille gar mit Führerscheinentzug rechnen.

Drastisch sind die Folgen nach einem Unfall. Denn die Haftpflichtversicherung kann, wenn der Lenker mehr als 0,8 Promille hat, bis zu 11.000 Euro auf dem Regressweg vom alkoholisierten Unfall-Verursacher zurückverlangen, Rechtsschutz- und Kaskoversicherung sind überhaupt leistungsfrei.

Katalog der Grausamkeiten

Bei einem Alkoholgehalt von 0,5 bis 0,79 Promille sind zwischen 218 und 3.633 Euro Verwaltungsstrafe fällig. Wird man das erste Mal alkoholisiert beim Autofahren erwischt, behält man zwar den Führerschein, allerdings kassiert man dafür eine Vormerkung im Führerscheinregister.

Eine zusätzliche Verschärfung bringt das Vormerkungssystem für Wiederholungstäter: Wird man erneut berauscht erwischt, muss man zur Nachschulung zum Psychologen, die zusätz-

lich mindestens 200 Euro kostet. Beim dritten Verstoß binnen zwei Jahren gibt es kein Pardon mehr – der Deckel ist für mindestens drei Monate weg.

Lenker mit mehr als 0,8 aber weniger als 1,2 Promille zahlen für ihr Vergehen mindestens 581 Euro, die Höchststrafe beträgt 3.633 Euro. Bei der ersten Alko-Fahrt ohne Unfall ist der Führerschein einen Monat weg, im Wiederholungsfall mindestens drei Monate.

Ab 1,2 Promille beträgt die Geldstrafe zwischen 872 und 4.360 Euro, der Führerschein ist für mindestens drei Monate weg. Außerdem muss man zur Nachschulung. Mit 1,6 Promille oder darüber drohen Strafen bis zu 5.813 Euro und ein mindestens viermonatiger Führerscheinentzug. Daneben blüht eine Nachschulung (Kosten: 500 Euro), ein Termin beim Amtsarzt und eine verkehrspsychologische Untersuchung, die zusätzlich 363 Euro kostet. Dieselben Konsequenzen drohen, wenn der Test verweigert wird.

Unterschätzen sollte man auch nicht den „Morgen danach“. Selbst wenn man sich nüchtern fühlt, kann das Blut noch Restalkoholbestände aufweisen. Beim Alkoholabbau helfen nämlich weder Kaffee noch ein Katerfrühstück oder sonstige „Promille-Killer“. Der Körper baut pro Stunde nur etwa 0,1 Promille ab.

Karikatur der Woche



Ex-Benzinbrüder unter sich-
oder:
Der Diesel ist längst salonfähig...

Zeichnung: Kilian Kada

Dossier *Automobil*

Draufgänger unter sich

Mit dem Rücken zur Wand versuchen sich Detroit's Autoriesen neu zu erfinden. Doch nach jahrzehntelangem Missmanagement ist der Handlungsspielraum eng – vor allem mit dem Paradeunternehmen Toyota im Nacken.

Der patriotische Käufer von heute hat es nicht leicht: Welches ist nun ein amerikanisches Auto? Eine Statistik der National Highway Traffic Safety Administration konnte im Frühsommer lediglich 65 Prozent der „Ford Mustang“-Einzelteile auf amerikanischen oder kanadischen Ursprung zurückführen. Toyotas „Sienna“ hingegen, eine Familienlimousine, gebaut mitten in Indiana und mit kräftigem Zutun regionaler Zulieferer, schaffte es auf stolze 90 Prozent Heimatanteil. Die Diskussion, ob es nun vorzuziehen sei, mit günstig zugekauften Teilen Arbeitsplätze im Inland zu retten oder mit schlanken, aber gesunden Strukturen heimische Zulieferer ins Boot zu holen, zieht sich bis in Werbespots.

26 Mrd. US-Dollar (20,2 Mrd. Euro) gab Toyota nach eigenen Angaben im letzten Jahr für Bauteile und Dienstleistungen amerikanischer Firmen aus, was mehr als 45.000 Jobs schafft und sichert. Zwölf Werke betreibt Toyota in Nordamerika, Ende 2006 soll eine Motorenfertigung in San Antonio, Texas, hinzukommen, 2008 eine weitere im kanadischen Ontario.

Und damit alle sehen, wie amerikanisch ihre japanischen Autos inzwischen sind, entsteht etwa neben der Fertigung in Indiana ein Besucherzentrum. „Wir wissen, dass viele in der Community uns besuchen wollen, um mehr darüber zu lernen, was wir machen“, ist Chairman Seizo Okamoto überzeugt. Von dem reichlich Verdienten wird an das Umfeld zurückgegeben: Toyota sponsert High-School-Bands, Fußballclubs, den Martin Luther King Memorial Fund. Auf beinahe beunruhigende Weise effizient und politisch korrekt liefert Toyota, was Kun-

den wollen: Qualität inklusive technologischer Innovation zu bezahlbaren Preisen. Und auch wenn die Designs den Puls nicht zum Rasen bringen, so stimmt die Anzahl der Getränkehalter.

Als Toyota Anfang der 80er Jahre sein erstes US-Werk in Kalifornien aufbaute, geschah dies im Joint Venture mit General Motors (GM). Weil man den Amerikanern für ihre Hilfe beim Wiederaufbau der japanischen Industrie nach dem Zweiten Weltkrieg danken wollte, erklärten Toyota-Manager dem Vorstand des weltgrößten Autobauers ihr Produktionssystem. GM hätte zuhören sollen.

Im Jammertal

Einbrechende Verkaufszahlen lassen die drei Großen aus Detroit, GM, Ford und – unterdessen in deutscher Hand – Daimler Chrysler mit dem Rücken zur Wand stehen. Der Herstellerrabatt, der die Verkäufe im letzten Jahr antrieb, macht das Absacken noch deutlicher. Erstmals in der Geschichte der US-Autoindustrie verkauften ausländische Hersteller mehr Fahrzeuge als die heimischen. Laut Statistik schafft es Detroit mit 2,55 Mio. verkauften Nutzfahrzeugen nur noch auf einen gemeinsamen Marktanteil von 47 Prozent. Dem gegenüber stehen 2,86 Mio. Import-Autos und 53 Prozent des Kuchens. Audi und VW etwa zeigen nach einigen Schwierigkeiten in der Vergangenheit deutliche Steigerungen, vor allem der neue Passat mit seinen beworbenen „Low Ego Emissions“ gefällt.

Die Ursachen für die Misere in Detroit liegen auf der Hand. Seit jeher verwechselte man Größe mit Technologie und Design, und gewissermaßen zu Recht. Für die von Finanzleuten geführten Konzerne zählte der schnelle Deal. Die großzügigen

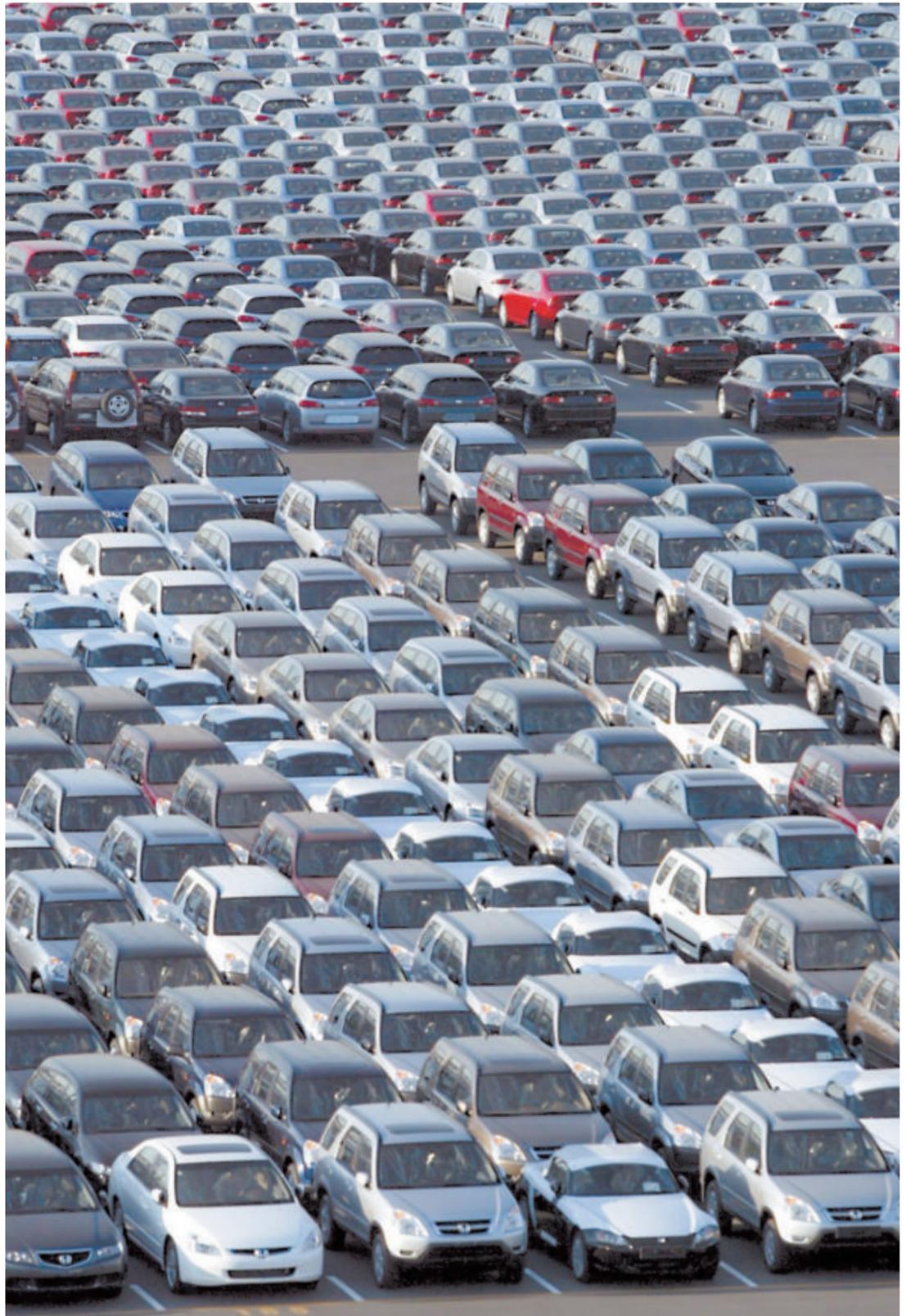


Foto: EPA

Margen der scheinbar endlos nachgefragten Geländemodelle bestätigten die Strategie: Billige Teile, umhüllt von einem voluminösen Chassis, lieferten Traum margins. Warum also drei Jahre Forschung in ein neues Modell stecken, wenn auch die alten Gewinne einspielten? Im Ausland hingegen saßen Ingenieure in den Führungsetagen, nicht immer mit Erfolg, jedoch mit der Überzeugung, Technologie faszinierend verpacken zu wollen.

90 Prozent des Marktes teilen sich die großen Drei in den 60er Jahren, zehn Jahre später sicherten sich die Japaner den Kleinwagenbereich, Ende der 80er nahm sich Toyota die Mittelklasse vor. Die typische Kurzsichtigkeit zeigte sich etwa, als Fords „Taurus“ in seiner zweiten Version, weil nahezu unverändert, die Kunden enttäuschte und diese zum größeren Modell „Explorer“ griffen: Ford witterte die Chance eines riesigen Sports Utility Vehicles (SUV)-

Marktes und überließ die Mittelklasse der Konkurrenz – und das, obwohl man auch schon im High-End-Segment durch Mercedes, BMW und die Toyota-Marke „Lexus“ an Boden verlor. Entsprechend schmerzlich sind für die Autobauer die jüngsten Einbrüche auf dem SUV-Markt. Ford musste im Juli ein Minus von knapp 45 Prozent gegenüber dem Vorjahr einstecken, GM fiel um ein Drittel zurück.

Fortsetzung auf Seite 18

Dossier – Automobil

Fortsetzung von Seite 17

Widersprüchlich, wenn auch nur auf den ersten Blick, scheinen da die neuerdings reißenden Absätze des Geländeriesen Hummer. Ein Plus bis zu 200 Prozent lässt eine Klientel vermuten, die sich nicht vorrangig um Benzinkosten kümmern muss. Angetan vom Trend bewirbt GM die „überraschenden Wahrheiten“ rund um den Benzinfresser: Auch Tofu-Esser fahren Hummer. „Die Personen in den Spots sind ausgeglichen und cool, nehmen sich aber nicht zu ernst. Wir wollen so humorvoll kommunizieren, dass der Hummer ganz unterschiedliche Kunden anspricht, introvertierte und extravertierte, Vegetarier und Fleischesser“, erklärt GM-Sprecherin Dayna Hart.

Für die Nummer vier auf dem Markt, die Chrysler Group, konnten unterdessen auch die wiederbelebten Herstellerrabatte nichts am 37 Prozent-Minus ändern. Während Mercedes-Benz weiterhin reißenden Absatz findet, stapeln sich bei der Daimler-Tochter die Fahrzeuge. Vorstandsvorsitzender Dieter Zetsche springt daher mit der Werbekampagne „Frag Dr. Z.“ in die Bresche.

Der neue Konzernchef mit charakteristischem Schnauzer mauserte sich dabei innerhalb weniger Wochen zum Kultstar. Mit kräftig deutschem Akzent, halb netter Onkel, halb schrulliger Wissenschaft-

ler, erklärt er in den TV-Spots „Dodge“- und „Grand Cherokee“-Besitzern die Stärken deutsch-amerikanischer Technologievereinigung: So kriecht Zetsche unter einen „Dodge“, um den rasensprengenden Besitzer auf die deutsche Präzisionsarbeit in seinem amerikanischen Auto hinzuweisen. Stolz 225 Mio. US-Dollar blättert Daimler Chrysler dem Unternehmen nach für den riesigen Marketing-Rundumschlag in TV, Radio, Print und Web hin.

Toyota hat die Nase vorn

Während die Konkurrenz strauchelt, legt Toyota Rekorde hin. Um 16,2 Prozent stieg der Absatz zuletzt, mit 241.826 verkauften Fahrzeugen übertrumpfte man Ford um 17.000 Stück – das beste Ergebnis seit Markteintritt. „Die Marktbedingungen spielen den traditionellen Stärken von Toyota zu, Kraftstoffeffizienz, ein starkes PKW- und umfassendes Hybrid-Angebot“, erklärt Jim Lentz, Executive Vice President von Toyota Motor Systems. Im SUV-Bereich gelangen mit einem Plus von etwas mehr als einem Prozent zwar auch keine großen Sprünge, angesichts der hohen Treibstoffpreise und Rabatte der Konkurrenz zeigt sich Lentz aber einigermaßen zufrieden.

Die Performance zeigt sich im Profit: 2005 fuhren die Japaner bei Einkünften von 180 Mrd. US-Dollar einen Gewinn von 11,9 Mrd. US-Dollar ein, Ford lieferte bei ähnlichem Erlös lediglich zwei Mrd. US-Dollar.

Das Geheimnis des Konzerns ist sein Produktionssystem nach dem Lean-Prinzip: Geprägt durch ständige Optimierungen, werden Produktionsketten bis ins letzte Detail standardisiert und Fehler möglichst schnell ausgemerzt. Anstelle von übertriebener Automatisierung zählen gut geschulte Mitarbeiter, die rasches Reaktionsvermögen in die Fertigung bringen.

Der heiße Herbst

„Es geht dabei um euch, nicht um uns“, bezog sich Ford Vice President Al Giombetti anlässlich der Vorstellung der „Bold Moves“-Kampagne auf die neue Kundenausrichtung. Mit einer Erkenntnis, die kaum später hätte kommen können, versucht Ford nun eine Hauruck-Rundenerneuerung.

Nach den Ergebnissen des letzten Jahres wurde im Jänner der „Fast Forward“-Plan vom Zaun gebrochen. Mit dem Ziel, bis 2008 wieder profitabel zu sein, sollen 14 Werke geschlossen und rund 30.000 Produktionsmitarbeiter und 4.000 Angestellte freigesetzt werden. Nach dem zweiten Quartal schien auch das nicht ausreichend. „Wir arbeiten nun daran, ‚Fast Forward‘ weiter reichend und schneller umzusetzen“, erklärt Ford-Unternehmenssprecherin Jennifer Moore. Insider spekulieren etwa über einen Verkauf der englischen „Jaguar“-Sparte, Details der verschärften „Fast Forward“-Version werden jedoch erst Ende September präsentiert.



Benzinfresser verkaufen sich in den USA noch gut. Doch auch kraftstoffsparende Hybrid-Fahrzeuge sind ein Renner. Foto: GM

Bis dahin schwört sich der Konzern in einer Nabelschau auf die Veränderung ein. Mit „Bold Moves“ setzt Ford auf Werte, die Amerikaner laut Angaben des Unternehmens mit der Marke verbinden: protzig, amerikanisch und innovativ. Die weiteren Bedeutungen von „bold“ – frech und mutig – spielen den Machern der Kampagne freilich zu: Das verwegene Kehrtmachen vor dem Abgrund wird seither medial zelebriert.

GM hält indes Einkehr hinsichtlich einer möglichen Allianz mit Renault-Nissan. Der größte Privatanleger des Konzerns, Kirk Kerkorian, schlug den GM-Bossen mit einiger

Deutlichkeit ein Gespräch mit Nissan-Sanierer und Renault-CEO Carlos Ghosn vor. Nach dem Treffen Mitte Juli entschloss sich das Management zu einer 90-tägigen Evaluierungszeit – auch diese mit Spannung erwartete Entscheidung steht also im Herbst an.

Bis zu den lang erwarteten Grundsatzentscheidungen geht bei den Mitarbeitern die Angst um. Auch gilt abzuwarten, ob die Einschnitte bei Ford für einen Turnaround 2008 genügen. Immerhin besteht auch die Gefahr, dass es das einzige mutige Statement bleibt, ein benzin-fressendes Auto zu fahren.

Alexandra Riegler

Advertorial

Die Jesolokatastrophe oder ein Fotoalbum für die ganze Welt

Stellen Sie Ihre Schnappschüsse oder Profifotos auf www.meinfotobazar.at und verdienen Sie Geld damit.

Ich zeige der Welt meine Fotos und kann dabei auch noch Geld verdienen. Die Bilddatenbank www.meinfotobazar.at schafft für Hobbyfotografen wie Profis eine neue Plattform, um Fotos ins Netz zu stellen und sie zur Verwertung anzubieten. Dabei ist der Weg vom Schnappschuss bis zur bearbeiteten Veröffentlichung des Fotos ein denkbar kurzer. Was eben fotografiert wurde, kann Minuten später, bearbeitet und beliebig vervielfältigt, verschickt werden. Das Zusammenspiel von digitaler Kamera, Bildbearbeitungsprogrammen und dem E-Mail hat die Welt der Fotografie revolutioniert. Auch Georg Sieber war von diesem Angebot, als er es zufällig beim Surfen im Internet entdeckte, begeistert. Fasziniert von der umfangreichen Bilddatenbank hat er sich sofort registrieren lassen. Während er Hunderte von Bildern anklickte und einige auch bewertete, was ihm als Lehrer besonders gefällt, fiel ihm ein auf den Kopf gestelltes Bild auf. Da musste er plötzlich an seinen Vater denken und an jenen unheilvollen Abend im November vor gut 40 Jahren, der als Jesolokatastrophe in die Familiengeschichte eingegangen ist.

Es begann wie immer. In der Mitte des fast dunklen Wohnzimmers stand der Diaprojektor, hinter dem der Vater saß und angespannt wartete, endlich loslegen zu können. Schurli, wie Georg damals hieß, musste neben dem Vater sitzen, um ihm beim Einschleiben der Dias zur Hand zu gehen. Als endlich die ersten Aufnahmen zu sehen waren, wurde es nicht ruhig wie sonst immer. Rosi, die jüngere Schwester, kicherte, als Tante Erna mit dem Kopf nach unten auf dem Marktplatz von Caorle zu sehen war, was Onkel Poldi wiederum gar nicht so schlecht zu gefallen schien. Trotz aller Ermahnungen des Vaters, hatte Schurli nicht darauf geachtet, alle Dias seitenverkehrt zwischen die Glasplättchen zu schieben. Schurli hatte mit voller Absicht alle 200 Dias vom letzten Strandurlaub in Jesolo falsch gerahmt. Er wollte damit gegen die langweiligen Dia-Abende protestieren. Wie sonst auch hatte er die Rechnung jedoch ohne seinen Vater gemacht. Der zwang die gesamte Familie, sich alle 200 auf den Kopf gestellte Dias anzuschauen. Schurli verpasste er zwei Wochen Hausarrest, vom Entzug des Taschengeldes gar nicht zu reden.



Georg Sieber schmunzelt, als er an die Stunden denkt, die er schweigend neben seinem Vater verbrachte, während dieser die Dias neu rahmte. Wie schnell das heute alles geht. Binnen weniger Minuten sind die Daten vom Chip der Digitalkamera auf den Rechner geladen, und schon kann mit der Bearbeitung der Fotos begonnen werden. Was auf dem Kopf steht, wird mit einem Klick in die richtige

Position gebracht. Er denkt auch an die verstaubten Kassetten mit über 5.000 Dias, die Vater hinterlassen hat. Vielleicht sollte er doch die wichtigsten, interessantesten und schönsten aussortieren, scannen und digital speichern. Viel mehr noch, einige wird er sogar im Fotobazar veröffentlichen. Seinem Vater würde das sicher gefallen. Und auf die Kommentare freut er sich jetzt schon.

Wo sind Ihre Fotos?

Fotografieren ist – gerade mit den digitalen Möglichkeiten und der immer größer werdenden Mobilität – eine breite und beliebte Beschäftigung geworden. Auf www.bazar.at bieten wir mit www.meinfotobazar.at allen Amateur- und Berufsfotografen die Möglichkeiten, ihre Bilder unserer großen Community vorzustellen und sie zu verkaufen.

Foto: Bilderbox.com
Bezahlte Anzeige

Dossier – Automobil

Diener der Leidenschaft

Die Lethargie der Alpenrepublikaner ist kaum zu übertreffen und wird nur dann ad absurdum geführt, wenn es um eine heilige Kuh namens Automobil geht. Ein Klischee lebt dann auf.

Man kann einem gelernten Österreicher vieles antun, ehe er aus einer geradezu zur Staats- und Lebensform erhobenen Lethargie erwacht oder sogar proaktiv selbstständig eine Initiative ergreift. Die Arbeitsmarktsituation, Steuer- oder Preiserhöhungen, sinnlose Verordnungen in heimischen Ämtern, eine allgemein geradezu dilettantische Innen- und Außenpolitik, die eine oder andere Banken- oder Pflegenotstandsmisere, die real ausständige Gleichberechtigung der Frauen, diverse Pensionsängste oder Jugendprobleme oder ständige Niederlagen in sportlichen Wettbewerben abseits des Skifahrens – all das lässt die netten Bewohner der niedlichen „Insel der Seligen“ mehr oder weniger kalt.

Wenn in Staaten wie Frankreich oder Italien aufgrund lokaler politischer oder wirtschaftlicher Entscheidungen oder bedingt durch Auswüchse der Europäischen Union oder die Globalisierung der heilige Volkszorn den sprichwörtlichen Hut und damit, in brutaler Realität, Autos, Geschäfte oder Parteizentralen brennen lässt, dann kosten ähnlich gelagerte heimische Ärgernisse oder Verfehlungen die gelernten Alpenrepublikaner nur ein verständnisloses oder gelangweiltes Lächeln. „Da werden wir keinen Richter brauchen!“, „Ein Prosit der Gemütlichkeit!“, „Da könnt ja jeder kommen“, „Das haben wir immer schon so gehalten“, „Es nutzt ja eh alles nix!“ und überhaupt „Es soll bitte nur nicht schlechter werden!“ sind allenfalls zu hören.

Bei einem Thema aber bekommen sehr viele Österreicher rosig glühende Wangen und feucht glänzende Augen. Da ist man in kürzester Zeit voll in Fahrt. Da ist man quasi sofort von null auf hundert. Da setzt es rasche Er- und Aufregung, denn da wird im negativen Fall eine unverzichtbare Lebensader getroffen. Der Lebensstandard, das liebste Spielzeug, das seelische Gleichgewicht sowie überhaupt der blanke Sinn des Lebens werden in Frage gestellt, und das kann ja wohl schon mal

gar nicht sein. Die Rede ist vom heiligen Automobil. Wohl kaum eine andere Nation ist, trotz einer täglich offensichtlichen und schmerzhaft eklatanten Unfähigkeit hinsichtlich der sicheren und verkehrssozialen Benutzung des fahrbaren Untersatzes und trotz ständig steigender Benzinpreise oder Versicherungsprämien, so restlos vom mehr oder minder gestylten Gebilde aus Blech und Stahl, verbunden mit vier Rädern, besessen.

Volksdroge Auto

Der neueste geile Benzinschlucker, der Zweit- oder Drittwagen oder das schnittige Cabrio ist schon länger nicht nur für zahlreiche Männer, sondern, ganz im Sinne der Emanzipation, auch schon für einige Benzinschwestern Statussymbol, Libidoverstärker und Seelenröster in dreifaltiger Einheit. Wer noch immer die verstaubte Ideologie vertritt, dass Religion das Opium für das Volk sei, der hat noch nie einen klaren, unvoreingenommenen Blick auf manche Eigner der Klein- und Mittelklasse sowie Bonzenkarren geworfen. Da leben selbst die ältesten Klischees und Hinterzimmerwitze auf, da feiern Götzentum sowie ergriffene Hingabe und völlige Unterwerfung fröhliche Urstände. Für den Besitz und Betrieb eines KFZ ist dem Österreicher kein Opfer zu groß und keine Mühe zu schwer. Für den Wagen ist nix zu gut und teuer. Wer dagegen argumentiert, ist ein Schelm oder weit Schlimmeres. Freie Fahrt für freie Bürger! Erst kommt die Karre, dann der schäbige Rest.

Wie sonst ist es zu erklären, dass so mancher heimische Zeitgenosse seinen Wagen weit mehr als sich selbst oder seinen Nächsten liebt und respektiert? Wie verklickert man einem Nichtösterreicher, dass der Nobelhobel in so manchen Familien und Gesellschaftskreisen einen viel höheren Stellenwert einnimmt als Ehefrau, Kinder oder Freunde? Wer kann ausreichend erläutern, wieso man sich für den Ankauf eines Autos restlos ver- oder überschuldet, während weitaus dringendere und vernünftiger Anschaffungen stets auf eine endlos lange Bank

geschoben werden? Wie ist es möglich, dass ein großer heimischer Radiosender den „Geschlechterkampf“ über die Ebene von Wettbewerben mit Autos und/oder Fahrkünsten propagiert, bei Gewinnspielen nicht schnödes, allzeit verwertbares Geld, sondern chromblitzende

Autos auslobt oder im Sommer an jedem frühen Freitagmorgen Gratis-Tankladungen vergibt? Dies für eine zahlenmäßig riesige, ausgehungerte Meute, die fast aus dem gesamten Bundesgebiet anreist, um dem innig geliebten Freund eine deftige Durstlöschung auf fremde

Kosten zukommen zu lassen? Letzteres ist wohl einmalig und Wasser auf die Mühlen jener, die dem kleinen Bergvolk kopfschüttelnd schon immer eine etwas seltsame Lebensart beschrieben haben.

Fortsetzung auf Seite 20



Und wann sagen Sie „Endlich Österreich“? Weitere Infos unter **0810 10 18 18** und **www.austria.info**

Dossier – Automobil

Fortsetzung von Seite 19

Satt Umweltschutz oder Vernunft regieren Gier und fröhlicher Bleifuß. Auf die Idee, dass nur jemand, der sich einen Gegenstand auch wirklich leisten kann, diesen letztlich benutzen oder sein Eigen nennen dürfe, kommt kaum jemand. Es genügt sichtlich nur das Wort „Kraftfahrzeug“, und schon setzt bei einem erklecklichen Anteil der Bevölkerung anscheinend die kleine graue Masse zwischen den Ohren aus.

Nicht zuletzt ist heimischen Autobesitzern, die es mit der Zuneigung zum Gefährt übertreiben, auch ein gerütteltes Maß an hoffnungsfroher Selbstdefini-

tion zuzurechnen. Gar manche graue Maus mutiert mit dem dicken Boliden zum Machertypen, gar mancher Jugendliche braucht ohne schicken, aufgemöbelten und kraftvollen Untersatz vor der Dorfdisco erst gar nicht aufzukreuzen. Wenn der Nachbar einen neuen Bewegungshelfer aus der Garage fährt, ist es höchste Zeit, selbst wieder mal beim Autohändler um die Ecke vorstellig zu werden. Wie kaum irgendwo anders auf der Welt, wo das KFZ lediglich ein Haufen Metall auf vier Rädern ist, mit dem man von A nach B und, hoffentlich, auch wieder zurück fährt, ist nämlich fälschlicherweise für heimische Autoliebhaber das eigene Fahrzeug geradezu ein Gradmesser von beruflichem oder sozialem

Erfolg. Wenn man so auf die Landschaft der hiesigen Autonarren äugt, müsste die Rangordnung eines beliebigen Werbespruchs „Mein Haus, mein Boot, mein Auto, meine Frau“ in der Ö-Version sicherlich mit „Mein Auto, ...“ beginnen. Angesichts der Ausstattungswünsche oder der gelebten „Pimp my Ride“-Philosophie klingt die gern verwendete Ausrufe, es handle sich lediglich „um die Erhöhung von Komfort eines notwendigen Gebrauchsgegenstands“, recht hohl.

Ein Hoch der absurden Skurrilität

Warum auch nicht? Profit aus der im globalen Größenverhältnis geradezu als überproportional zu bezeichnenden heimischen Verehrung der Blechgötzen zie-

hen sowohl Wirtschaft, Werber, Medien und Private. So mancher Wirtschaftszweig reibt sich ob der Obsession frohlockend die Hände. Tiefer gelegte und stets bestens gewartete Benzinkutschen, ein wahrhaft lukrativer Markt für Spoiler, Zubehör und jegliche Art affiner Devotionalien, eine trotz Jammerei diverser Hersteller ständig steigende Zahl an (Neu-)Zulassungen oder die mancherorts zur Realität gewordene Mär vom allwöchentlich das Auto waschenden und pflegenden Nachbarn – all das sind in klingender Münze abgegoldene Fakten, die sich nicht wegleugnen lassen. Apropos Hersteller: Die dürften mit Österreich ihre wahre Freude haben, denn nur wenige Länder sind dem Erwerb und Besitz eines Kraftfahrzeugs so herzlich zugetan wie wir. Da rentieren sich bei relativ kleiner Größe des Staates auch maßgeschneiderte Werbe- und Marketing-Konzepte.

So existieren im Internet, nach Hersteller oder Bundesländern sortiert, eine Menge Foren und Blogs, die sich dem Kult- und Liebesobjekt Auto und dem österreichischen Anhang ohne jegliches Augenzwinkern, sondern mit akribischem Ernst widmen. Da ist man ganz unter Gleichgesinnten; ähnlich wie bei richtigen Selbsthilfegruppen treffen sich so zahlreiche Autonarren zwischen Eisenstadt und Bregenz, um laufend Tipps und News auszutauschen und um ein Hohelied auf den derzeit gefahrenen oder künftig zu fahrenden Wagen zu singen.

Im TV finden heimische Fans ebenso Nahrung wie in zahlreichen Printmagazinen, um der jeweiligen Automarke des Vertrauens zu huldigen. Auf über normale Maßen enthusiastisierte Motorfreaks und Bleifußaficionados, die nach Rennsportsendeschluss mitunter mit etwas Promille im Gepäck ihr Vorbild aktiv auf Bundesstraße oder Autobahn nachahmen und dann ein Fall für eine weitere traurige österreichische Spitzenstatistik werden, sollte man ebenfalls mal kurz hinweisen.

Die Auswüchse aller Art kulminieren sogar in einigen bedrückenden Fakten. Ist den geeigneten Lesern zum Beispiel bewusst, dass man sich selbst im überaus Seppukko-freudigen Japan oder im der Eigenentleibung durchaus positiv gegenüberstehenden Ungarn kaum wegen eines Lackschadens oder einer kleinen Havarie in ein vielleicht besseres Jenseits verabschieden würde, dies in heimischen Gefilden aber bei Weitem gar nicht so selten vorkommt, als man eigentlich annehmen könnte? Zu den weitaus typischeren und harmloseren heimischen Skurrilitäten zählen aber auch die von der lokalen Wirtschaft goutierten, aber von jedem denkenden Menschen eigentlich abzulehnenden Autotreffen, allen voran jenes einer deutschen Marke am Wörthersee, bei dem nicht nur Ausländer, sondern vor allem eine erschreckende Zahl von Inländern jede Würde und Intelligenz abzulegen bereit sind.

Apropos Intelligenz oder Vergesslichkeit: Ich muss jetzt wirklich aufhören, denn gerade fiel es mir wie Schuppen aus den Haaren, dass ich meinem geliebten Töfföff heute noch gar nicht die Felgen geputzt habe. Auch der Kuss auf die Kühlerhaube ist noch ausständig. Alles klar? Dann gebt mal Gummi!

Mario Koepl

Testen Sie DIE ZEIT 3 Wochen gratis!



DIE ZEIT macht Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur für Sie transparent und lebendig. Erleben Sie die Welt aus einem anderen Blickwinkel und profitieren Sie von der Kompetenz und Themenvielfalt der Österreich-Seiten in der ZEIT. Der Blick von außen auf Österreich und von Österreich in die Welt wird Sie bereichern. Sie erhalten jede Ausgabe frei Haus geliefert und gehen kein Risiko ein, denn das Abonnement ist jederzeit kündbar.

Testen Sie jetzt DIE ZEIT 3 x gratis!

Ja, ich teste DIE ZEIT 3 Wochen gratis!

Name, Vorname

Straße / Hausnr.

PLZ, Wohnort

Telefon E-Mail

Schicken Sie mir bitte DIE ZEIT von der nächsterreichbaren Ausgabe an gratis für 3 Wochen zur Probe. Wenn ich DIE ZEIT danach weiterlesen möchte, brauche ich nichts zu tun. Ich erhalte dann DIE ZEIT wöchentlich zum Preis von zzt. nur € 3,25 pro Ausgabe (inkl. Versandkosten) statt € 3,40 im Einzelverkauf und spare 4 %. Als Student zahle ich nur € 2,55 pro Ausgabe und spare 25 %, vorausgesetzt, ich füge eine gültige Immatrikulationsbescheinigung bei. Ich kann jederzeit kündigen, mit Geld-zurück-Garantie. Andernfalls genügt eine kurze Mitteilung nach Erhalt der 2. Ausgabe an den Leser-Service.

BLZ Kontonummer

Geldinstitut Bestellnummer

gegen Rechnung (bitte keine Vorauszahlung leisten)

Datum Unterschrift

Ja, ich bin Student (anbei meine gültige Immatrikulationsbescheinigung)

**Anschrift: DIE ZEIT Leser-Service,
Postfach 5, 6960 Wolfurt
Fax: 0820-001086 Telefon: 0820-001085
E-Mail: die-zeit@abo-service.at**

www.zeit.de/abo

Genießen Sie DIE ZEIT

Leben

Oldtimer: Von der Faszination alter Autos und exquisiter Rennen

Neue Liebe zu altem Blech

Erfolgreiche Manager und Unternehmer entdecken Oldtimerfahren als Hobby.

Hannes Stieger

Der Faszination alten Blechs sind schon viele erlegen: Ein betagtes, gepflegtes Auto zu fahren, hat seinen eigenen Reiz und zieht immer mehr Menschen in den Bann. Einst ein Hobby einiger weniger Bastler, hat die Faszination Oldtimer mittlerweile eine weitaus größere Zielgruppe erreicht.

Eine Reihe von Produktions- und Dienstleistungsbetrieben kümmert sich um den Oldtimer-Fan, der vor allem Spaß am Auto haben und sich nicht über ölgetränkte Motorräume beugen will. Der typische Oldtimer-Fahrer hat sich gewandelt: vom mechanisch begabten Bastler zum erfolgreichen Manager oder Unternehmer, der in seiner Freizeit einem exklusiven Hobby frönen möchte.

Vom Handel bis zum Leasing

Die Liebe zu alten Autos ist mittlerweile nicht nur ein Hobby, sondern auch ein Geschäft geworden. Allein in Deutschland werden jährlich rund fünf Mrd. Euro mit und rund um Oldtimer umgesetzt. Neben Händlern, Restaurateuren und Ersatzteilgeschäften haben Versicherungen, Leasing-Gesellschaften und Gutachter den Markt entdeckt. Autohersteller haben bereits die Zielgruppe ausgemacht

und eigene Abteilungen gegründet, die alte Ersatzteilkataloge verwalten, Museen bauen und gleichzeitig versuchen, den exotischen Reiz alter Modelle auf die jetzige Marke zu übertragen. Nach perfekter (und teurer) Restauration, die sich eine wachsende Zahl von Oldtimer-Liebhabern leistet, sehen die Exemplare nicht nur aus wie Neuwagen, sondern sind dann auch genauso zuverlässig. Dafür ähnelt der Oldtimer-Markt immer mehr einem überhitzten Börsenplatz: Die Nachfrage nach einigen Modellen übersteigt bei Weitem das Angebot. Die Folge: Innerhalb kurzer Zeit haben sich die Preise mancher Autos vervielfacht – sowohl im unteren als auch im oberen Preissegment.

Einige Beispiele gefällig? Ein Ferrari Dino – vor 15 Jahren ein ungeliebtes Kind, zu haben um 20.000 Euro. Preis derzeit: knapp 100.000 Euro. Oder ein Porsche 911 RS aus dem Jahre 1973: vor 15 Jahren aus Fünftbesitz um 20.000 Euro zu haben. Aktueller Preis für ein gutes Exemplar: über 150.000 Euro. Spitzenreiter ist aber immer noch der Ferrari 250 GTO, von dem es nur rund zwei Dutzend Stück gibt. Wer Anfang der 70er Jahre eines der zuschanden gerittenen Rennautos mit den unverwechselbaren Formen um nicht einmal 30.000



Man muss sein altes Auto nicht wie Rallye-Staatsmeister Franz Wurz (im Bild) um die Ecke treiben. Foto: Oldtimerrallye Wien-Triest

Euro nachgeworfen bekam, wird sich heute wohl nicht mehr von ihm trennen. Als einer der teuersten Oldtimer – Kostenpunkt: um die zehn Mio. Euro – ist der GTO als Spielzeug für die meisten unleistbar.

Doch zurück zum erfolgreichen Manager: Man hat sich einen Jugendtraum erfüllt und einen Oldtimer erstanden, der wie gewünscht funktioniert und bei vielen Spritztouren für gute Laune gesorgt hat. Doch was dann? Auf der Suche nach mehr Blech, mehr Gleichgesinnten und Events auf hohem Niveau

stößt man früher oder später auf Oldtimer-Veranstaltungen: Mehrtägige Events samt gediegenen Hotels, Gala-Abenden und – man will ja auch sportlich sein – einer Wertung, die denjenigen als Sieger kürt, der laut Sondervorgabe die exakteste Zeit gefahren ist. Was erst mal wie eine langweilige Beschäftigung klingt, übt durchaus auf eine wachsende Gemeinde seinen Reiz aus und spornt erstaunlich viele zu enormem sportlichen Ehrgeiz an.

Fortsetzung auf Seite 22

Karriere

economy fragt: Wie wichtig ist Ihnen Ihr Auto für den Berufsalltag?

● **Andreas Knöbl** hat mit 1. August die Leitung des Einkaufs bei Henkel CEE übernommen. „Das Auto ist für mich nicht nur ein Transportmittel, sondern auch ein wichtiges, nicht wegzu denkendes Tool für meinen Job. Es bringt mich von meinem Wohnort Marz im Burgenland ins Wiener Office, aber ebenso zum Flughafen, zu unseren Lieferanten oder zu den Henkel-Standorten, die so für mich einfach zu erreichen sind.“ Foto: Henkel



● **Gerhard Schellander** hat bei Inode die Führungsposition im Business-Vertrieb übernommen und meint: „Das Auto ist mir für meinen Berufsalltag sehr wichtig, da ich ja meine Kunden in ganz Österreich besuche und daher mobil sein muss.“ Der 63-Jährige begann seine Karriere als Vertriebsleiter bei IBM. Ab 1989 brachte er Spardat als Vertriebs- und Produktionsvorstand Kundenorientierung bei. Danach war er Vertriebsleiter und CIO bei Telekom Austria. kl Foto: Inode



Unser Kunde ist ein führender, europäischer Anbieter von Software - Lösungen mit Tochterunternehmen in ganz Europa. Im Zuge der Expansion suchen wir für den strategisch wichtigen Standort Wien eine(n)

Key Account Manager (w/m)
(Branchenschwerpunkt Financial Services)

und

Key Account Manager (w/m)
(Branchenschwerpunkt Handel/Industrie)

Die Aufgaben

- Betreuung bestehender Kunden
- Eigenverantwortlicher Ausbau des Kundenstocks, v.a. im Bereich Financial Services bzw. Handel/Industrie
- Marktanalyse und Marktrecherche

Die Anforderungen

- Wenigstens 2 Jahre Erfahrung im Vertrieb, idealerweise IT-Lösungsvertrieb
- Gutes Verständnis von Geschäftsprozessen und betriebswirtschaftlichen Zusammenhängen im Bereich Financial Services bzw. Handel/Industrie
- Sehr gute Präsentationskenntnisse, ausgeprägte soziale Kompetenz und gewinnende Persönlichkeit
- Gute Englischkenntnisse

Das Angebot

- Arbeit in einem jungen, unkomplizierten Team in einem flach strukturierten, stetig wachsenden, internationalen Unternehmen
- Klares, leistungsorientiertes Gehaltsschema
- Individuelle Weiterentwicklungsmöglichkeiten

LEHNER EXECUTIVE PARTNERS

Wenn Sie diese attraktive Position anspricht, freut sich unsere Beraterin Frau Mag. Martina Bischof auf Erhalt Ihrer aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen (per E-Mail): mb@lehnerexecutive.com

Löwelstr. 12/1/1, 1010 Wien

Tel: +43-1- 532 43 80, www.lehnerexecutive.com, mb@lehnerexecutive.com

Notiz Block



Beliebte Arbeit im Tourismus

Dass hierzulande sehr viele Menschen im Tourismus arbeiten, ist jedem Österreicher bekannt. Und ihre Zahl nimmt weiter zu. Das abgelaufene Jahr 2005 brachte eine Steigerung um 4.626 Arbeitsplätze, das sind im Vergleich zum Jahr davor plus 2,9 Prozent. Damit sorgte der Tourismus auch im Vorjahr wieder für Rekordbeschäftigung und wuchs binnen zwölf Monaten 2,6-mal so stark wie die Gesamtwirtschaft. Mitarbeiter aus der Tourismusbranche haben ihre Jobs im „Arbeitsklima-Index im Tourismus“ zusätzlich positiv bewertet. Auch auf der Lehrlingsseite hat sich einiges getan. Ende 2005 waren mit 14.441 Personen (plus fünf Prozent gegenüber 2004) so viele Lehrlinge wie nie zuvor in touristischen Ausbildungen.

Kostenloser Test für Studierende

Mit der „Akademie für Neue Medien und Wissenstransfer“ leistet die Universität Graz Pionierarbeit in der strategischen Hochschulentwicklung. Besonderes Augenmerk wird dabei darauf gelegt, Studierende

bestmöglich auf ihr Berufsleben vorzubereiten. In Kooperation mit der Raiffeisenlandesbank Steiermark wurde nun eine Partnerschaft aufgesetzt, bei der sich fünf Studierende der Sozial- und der Rechtswissenschaftlichen Fakultät kostenlos bezüglich ihrer Eignung als Kommerzkundenbetreuer testen lassen können. Bewerbungen sind bis 30. September möglich.

juergen.hochsam@uni-graz.at
http://akademie.uni-graz.at

Rat und Tat für Firmengründer

Weil in Österreich im Vergleich zu anderen Ländern zu wenig Hightech-Unternehmen gegründet werden, hat die Forschungsförderungsgesellschaft des Bundes bereits vor drei Jahren so genannte „A-plus-B“-Zentren ins Leben gerufen. Diese haben die Aufgabe, jungen Akademikern und Wissenschaftlern bei einer Firmengründung mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Jetzt hat auch Niederösterreich mit dem A-plus-B-Zentrum Accent in Wiener Neustadt seine erste derartige Drehscheibe zwischen Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft bekommen. Insgesamt 4,9 Mio. Euro fließen in das Projekt, wovon das Land Niederösterreich 1,6 Mio. beisteuert. „In den kommenden fünf Jahren sollen in Niederösterreich aus den akademischen Firmengründungen rund 30 dauerhaft abgesicherte und forschungsintensive Unternehmen entstehen“, so der LH-Stellvertreter Ernest Gabmann. kl

www.accent.at

Klimaänderung: Neue Möglichkeiten für präventive Sicherheit

Unwetteralarm per SMS

Personenbezogene Warnungen sollen schon bald Realität sein.

Klaus Lackner

Der Klimawandel hat in den letzten Jahren dafür gesorgt, dass extreme Wetterphänomene und Unwetterkatastrophen auch in Österreich stark zugenommen haben. Hochwasser, Lawinen oder heftige Stürme gefährden immer öfter Menschenleben und sorgen für Schäden in Millionenhöhe.

Das Siegerprojekt des Förderwettbewerbs Safe & Secure Vienna 2006 des Zentrums für Innovation und Technologie (ZIT), der Technologieagentur der Stadt Wien, soll nun einen Technologiesprung in der Extremwetter-Vorhersage ermöglichen und so zu mehr Sicherheit beitragen. Indus (individualisiertes, dynamisches Unwettersystem) heißt das Unwetterprognosemodell, das vom Wiener Unternehmen Meteomedia entwickelt wird und weitaus exaktere Unwetterwarnungen als bisher erlauben soll.

Mit diesem in Europa einzigartigen System kann in Zukunft Naturkatastrophen wie Überflutungen oder schweren Stürmen wesentlich effizienter vorgebeugt werden. Systeme zur Vorhersage von Unwetterkatastrophen gibt es mehrere. Was ist nun das Besondere an

Indus? „Mit Indus bricht eine neue Ära der Wettervorhersage an. Basierend auf mobiler Ortung, Satellitendaten, Wetterradar und Bodenstationen wird es erstmals keine allgemeinen ortsbezogenen, sondern individuelle und personenbezogene Warnungen geben“, erklärt Manfred Fassnauer, der Geschäftsführer von Meteomedia. Starre Warnstufen, die für ein großflächigeres Gebiet allgemeine Wettervorhersagen liefern, gehören damit der Vergangenheit an.

Neue Möglichkeiten

Besonders für Einsatzkräfte, Behörden und Katastrophenschutz ergeben sich dadurch bei extremen Unwettern ganz neue Möglichkeiten für präventive Sicherheitsmaßnahmen. So können Indus-Anwender ein individuelles Profil erstellen und angeben, vor welcher Art von Unwetterkatastrophen beziehungsweise ab welchen Schwellenwerten sie gewarnt werden möchten. Bei einer drohenden Gefahr alarmiert Indus aktiv die Endverbraucher.

Ein Beispiel: In hochwassergefährdeten Orten kann die Niederschlagsmenge, die zu Überflutungen eines Baches und in der Folge zu Zerstörungen

führt, über Indus definiert werden. Kündigt sich nun ein Unwetter an, das eine derart hohe Niederschlagsmenge erwarten lässt, schlägt das System Alarm und informiert sofort mittels SMS, Anruf oder E-Mail. Sicherheitsmaßnahmen können somit rechtzeitig ergriffen werden, etwa die Verstärkung von Dämmen. Die Art und Weise der Benachrichtigung können Benutzer von Indus in einem Profil selbst festlegen, ebenso wie Vorwarnzeiten, Schwellenwerte oder präzise Ortsangaben.

Eine weitere Besonderheit von Indus, das 2008 in die Testphase gehen soll, ist ein integriertes Sprach-Tool. „Wie auch das Wetter macht Indus nicht vor Staatsgrenzen halt. Mit Indus wird ein international skalierbares Unwettersystem geschaffen, das es erlaubt, Warnungen in den jeweiligen Landessprachen zu erhalten. Somit können zukünftig von Wien aus zum Beispiel auch die Länder in Ost- und Südosteuropa mit Unwetterwarnungen versorgt werden“, erklärt Geschäftsführer Fassnauer. „Damit wird auch der Standort Wien der Meteomedia-Gruppe zu einem bedeutenden Forschungsstandort aufgewertet.“

www.unwetterzentrale.at

Fortsetzung von Seite 21

Viele Oldtimer-Fahrer, vom Virus des so genannten Schnitffahrens infiziert – auf einer vorgegebenen Strecke derart exakt eine Geschwindigkeit zu fahren, dass die geheim gemessene Abweichung nur mehr wenige Hundertstel beträgt – entwickeln während der Veranstaltung einen unbändigen Siegeswillen. Eingespielte Teams – der Beifahrer ist dabei fast wichtiger als der Fahrer – bestreiten bisweilen ein Dutzend Veranstaltungen oder mehr im Jahr.

Rallyes für Oldtimer

Und derer gibt es reichlich: Von Schotter-Rallyes in Griechenland über Rennen in den Alpen und den Pyrenäen hin zu Langstreckenfahrten quer durch Schottland und Schneerallyes in Skandinavien reicht die Palette allein in Europa. Exoten wie London-Peking oder die Mille Miglia in Japan komplettieren das Angebot an Oldtimer-Veranstaltungen. Einen besonderen Reiz stellen Rallyes dar, die eine bewegte Vergangenheit haben und in autoaffineren Zeiten echte Rennen waren. So die wohl berühmteste Veranstaltung der Welt, die Mille Miglia, die heute wieder wie vor 50, 60 Jahren

von Brescia aus startet. Das Tausend-Meilen-Rennen fand in den 50er Jahren nach einem schweren Unfall vorläufig zum letzten Mal statt. Zuvor konnte aber noch ein Weltrekord aufgestellt werden: Stirling Moss und Denis Jenkinson fuhren die mehr als 1.600 Kilometer in einem Mercedes 300 SLR in rund zehn Stunden, und das auf herkömmlichen Straßen. Heute ist die Mille Miglia eine Gleichmäßigkeitsveranstaltung, bei der sich hunderte Teilnehmer um einen der begehrten Startplätze raufen. Zugelassen sind nur Modelle, deren Vertreter auch einst bei der Mille Miglia teilgenommen haben – hat man diese Bedingung erfüllt und die rund 5.000 Euro Teilnahmegebühr bezahlt, darf man sich zu den 300 glücklichen Startern zählen.

Für wildere Vertreter gibt es ganz andere Veranstaltungen. Legendar ist beispielsweise Le Jog, wo die Teilnehmer – auch mitten in der Nacht – quer durch Schottland gescheucht werden. Ein minimal ausgeführtes Roadbook, Tagesetappen von mehr als 1.000 Kilometern und kaum Schlaf – das ist nicht etwa das Rezept für eine Folterkammer, sondern eine Tortur, die die Teilnehmer gerne freiwillig auf sich

nehmen. Stars der Veranstaltung sind 70-jährige Haudegen, die in ihren offenen Vorkriegsautos bei Temperaturen um den Gefrierpunkt die Tour de Force sichtlich genießen. Der Sieg wird simpel und kurz bei einem Glas Guinness gefeiert.

Events in Österreich

Doch auch Österreich hat in Sachen Oldtimer-Rennen einiges zu bieten. Hierzulande gibt es gleich mehrere Veranstaltungen, die sich auch international einen Namen gemacht haben, wie etwa die Ennstal Classic, die Kitzbühler Alpenrallye, das Gaisberg-Rennen oder die Rallye Trieste-Vienna. Jede Veranstaltung hat ihren eigenen Reiz: Bei der Ennstal Classic tauchen viele Formel 1-Legenden auf, beim Gaisberg-Rennen lockt die teilweise gesperrte Salzburger Innenstadt, und bei der Hypo Group Rallye Trieste-Vienna gibt es eine eigene Race-Klasse, bei der Rallye-Haudegen mit alten Rallye- und Rennautos in gesperrten Gebieten auf Höchstgeschwindigkeit fahren.

Genug Auswahl also für Oldtimer-Liebhaber aus aller Welt. Langweilig, so hört man von den allermeisten Teilnehmern, wird ihnen dabei niemals.

Schnappschuss

Wiener saht bei Imagine Cup ab



Dass sich österreichische IT-Studierende mit ihren internationalen Kollegen durchaus messen können, zeigt der Microsoft Imagine Cup 2006: Dieser weltweit veranstaltete Wettbewerb richtet sich an Studierende, die Spaß am Programmieren und an Arbeit mit Technologie haben. Das diesjährige Finale fand von 6. bis 12. August in Delhi statt. Den Sieg in der Kategorie IT-Infrastruktur konnte dabei der Österreicher Andreas Tomek (TU Wien) für sich verbuchen: „Es freut mich besonders, dass ich heuer neben zahlreichen Impressionen auch noch eine Topplatzierung aus Indien mitnehmen konnte.“ kl Foto: Microsoft

Leben

Reaktionen

Förderungen

Endlich findet man in einer österreichischen Zeitung Informationen zu Finanzierungsmöglichkeiten für Unternehmensgründungen und Start-ups abseits von Bankkrediten (die man heutzutage eh nur mehr gegen gleichwertige und leider nicht vorhandene Sicherstellungen bekommt). Danke und bitte mehr davon.

Gregor Bürstner, Graz

Im Fluss

Das beschriebene Handeln im harmonischen Fluss stimmt meiner Meinung nach nur bedingt, dass die ebenfalls beschriebenen finalen Abgabetermine das „Fließen“ beschleunigen, schon eher. Auch bei mir lockern kurz bevorstehende Fristen dann in wunderbarer Weise Hemmschwellen, und mittlerweile hab ich meine Arbeitsweise komplett danach ausgerichtet. Was allerdings nicht immer stressfrei abläuft.

Gustav Kronen, Wien

Platz für Flüsse

Einerseits traurig, dass erst große Überschwemmungen zu den beschriebenen Partnerschaften zwischen Wirtschaft und Umweltschutz führen, andererseits toll, dass es überhaupt passiert.

Peter Achleitner, Salzburg

Interessantes Wasser

Kompliment, ein Thema wie Wasser aus derart vielen Blickwinkeln zu beleuchten, und das durchgehend interessant.

Renate Hoch, Wien

Glücksspiel-Ausgabe

Gratulation zu Ihrer Gaming-Ausgabe. Sehr lesenswert!

Peter Szopo, Wien

Durchwegs gelungen

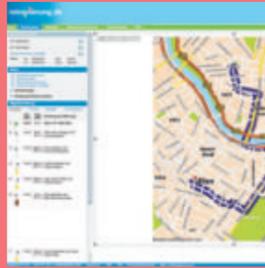
Ich finde Ihre Zeitung durchwegs gelungen. Kritisch elaboriert und mit Biss.

Stefan Sellner per E-Mail

Schreiben Sie Ihre Meinung an Economy Verlagsgesellschaft m.b.H., Gonzagagasse 12/13, 1010 Wien. Sie können Ihre Anregungen aber auch an redaktion@economy.at schicken.

Im Test

Kostenlose Online-Routenplaner



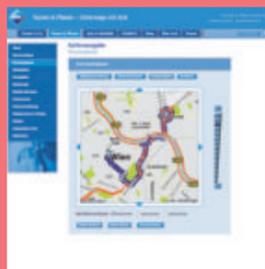
komplette Funktionalität nur nach Registrierung in Anspruch nehmen. Doch der Tausch ein paar persönlicher Daten im Gegenzug für Gratisbenutzung schreckt wahrscheinlich nur Nutzer ab, die zum Schutz ihrer Privatsphäre nicht einmal ihre Handy-Nummer preisgeben wollen. Selbst schuld. Denn sie kommen nicht in den Genuss des wirklich perfekten Tools namens Reiseplanung.de. Dieses Online-Produkt lieferte bei allen getesteten Routen vollkommen korrekte Ergebnisse. Die Maut wurde richtig berechnet, die Strecke immer präzise und sinnvoll zusammengesetzt. Klicken Sie sich ein!

www.reiseplanung.de

Punkte:

Der Streber

Alle Wege führen nach Rom, heißt es in einem Sprichwort. Welcher jedoch der kürzeste ist, wie viel Maut man bezahlen muss oder wie lange man dorthin mit dem Auto braucht – all diese Informationen liefern Routenplaner im Internet. Die Qualität der einzelnen Routing-Angebote ist aber recht unterschiedlich. Meistens kann man die



Alles super?

Rang zwei kann das Programm von Aral für sich verbuchen, das sich durch einfache Bedienung und fast hundertprozentige Genauigkeit in der Routenausgabe auszeichnet. Für die Registrierung braucht man nur (s)eine E-Mail-Adresse.

www.aral.de

Punkte:

Verfahren

Map24.de hat weniger idealen Routing-Komfort. Die Routen führen zwar zum Ziel, aber leider über Umwege. Manchmal geht die Orientierung völlig verloren. Da hilft die beste Oberfläche nichts, wenn man erst selbst nach dem Weg fragen muss.

www.map24.de

Punkte:

Klaus Lackner (Maximalwertung: 5 Punkte)

Fotos: economy

Dieser Test spiegelt die persönliche Meinung des Autors wider.

Frage der Woche

Wie stehen Sie zu Ihrem Auto?

4,4 %



Ich liebe es abgöttisch. Es wird von mir wöchentlich geputzt.

28,9 %



Ich mag mein Auto. Es passt zu mir. Und ich schaue auch drauf.

51,1 %



Ich nutze meinen Wagen als Gebrauchsgegenstand. Ich achte aber auf regelmäßige Wartung.

16,6 %



Mein Auto ist ein Auto wie jedes andere auch. Wenn es kaputt ist, dann bringe ich es halt in die Werkstatt.

Quelle: www.economy.at Grafik: economy

Buch der Woche

Im „Ich-Labor“ zur Höchstleistung

Die Basis sportlicher und anderer Höchstleistungen ist gnadenlose Schinderei: Nur wer etwa täglich seine Runden dreht und sich den Trainingsprogrammen unterwirft, die für die Körpermaschine Mensch entwickelt wurde, kommt ganz nach oben. Richtig? Nein, völlig falsch, sagt Alois Kogler, Sportpsychologe und Verhaltenstherapeut in Graz. Höchstleistung hat weniger etwas mit Mechanik als mit Kunst zu tun, nämlich mit der Kunst, sich selbst zu kennen und zu entwickeln. Nur wer weiß, was sie/er wirklich will und kann, wird im Tun grandios werden – egal, ob im Sport, in der Wirtschaft oder sonst wo. Was nach Jahren, in denen Hyperflexibilität und lebenslanges Lernen beschworen wurden, doch eine überraschende Botschaft ist.

Aber schließlich weiß Alois Kogler, wovon er spricht: Seit den 80ern betreut er Spitzensportler aller möglichen Bereiche und ist regelmäßig in der Wirtschaft als Coach und Supervisor tätig. Um immer wieder

das Gleiche festzustellen: Die Selbstschinder kommen weit, aber nicht an die Spitze.

Die ist vielmehr jenen vorbehalten, die das „Automaten-Tuning“ gegen das „Ich-Labor“ ausgetauscht haben und dort, angeleitet durch einen Coach, den so genannten „Selbstmanagement-Prozess“ durchlaufen, der vor allem dazu dient, sich mit Hilfe kluger Fragen bis ins kleinste Detail selbst zu erforschen, um zu den richtigen Lebens- wie Trainingszielen zu finden.

Wie das alles geht, zeigt Kogler in seinem Buch „Die Kunst der Höchstleistung“ minutiös auf, ohne dabei aber die weit über den Sport hinaus relevante Kernbotschaft aus den Augen zu verlieren: (Selbst-)Aufklärung ist kein (intellektueller) Luxus, sondern das, was Menschen zu Ausnahmepersönlichkeiten werden lässt.

Christian Eigner

Alois Kogler:

Die Kunst der Höchstleistung, Springer, 2006, 34,90 Euro, ISBN 3-211-29129-6

Termine

● **Innovationsmanagement.** Im globalen Wettbewerb der Ideen kommt der Verknüpfung von naturwissenschaftlichen Erkenntnissen oder technologischen Neuerungen mit der ökonomischen und gesellschaftlichen Umwelt erhebliche Bedeutung zu. Um diese Verknüpfungen herstellen zu können, bedarf es Personen mit Mut und Ideen, um Neues zu erdenken, und organisatorischer Rahmenbedingungen, um diese zu fördern. Mit der Tagung „Innovation, Technologie und Management 2006“ am 26. September in den Räumlichkeiten der Boku in Wien soll das Zusammenspiel dieser Elemente betrachtet und kritische Faktoren für erfolgreiche Entwicklungsprojekte erarbeitet werden. Die Teilnahmekosten betragen 240 Euro.

www.mlp.co.at

● **GSM und 3G im Osten.** Vom 24. bis 25. Oktober findet in Bukarest die „GSM>3G Central & Eastern Europe Conference and Exhibition“ statt. Sie hat den Fokus auf den zentral- und osteuropäischen Ländern und ist Treffpunkt für die Entscheidungsträger von Technologie-Anbietern, Telekom-Unternehmen und den staatlichen Regulatoren. Im Mittelpunkt stehen die Themen Konvergenz, Voice over IP, 3G und HSDPA.

www.gsm-3gworldseries.com

● **Einblick ins Arbeitsrecht.** Viele junge Unternehmer stehen schneller, als ihnen lieb ist, vor der Entscheidung, Angestellte zu beschäftigen. Davor sollte jeder von ihnen einmal Einblick in das Arbeitsrecht nehmen. ARS bietet dazu zwischen 6. September 2006 und 24. Jänner 2007 vier dreitägige Lehrgänge in Linz und Wien an. Themen sind neben anderen ein Wegweiser durch den Rechtsdschungel, Merkmale der verschiedenen Verträge, Arbeitnehmerschutz und Beendigung eines Arbeitsverhältnisses.

www.ars.at

● **Innovationslehrgang.** Auch in Unternehmen, die sich strategisch klar zum Faktor Innovation bekennen, bleibt der Erfolg von Innovationsprozessen oft unter den Erwartungen. Ab September veranstalten Spirit Design und Next Level Consulting dazu den neuen Lehrgang „Erfolgreiches Management von Innovationsprozessen“. Der erste Lehrgang startet am 6. September 2006 und endet am 13. Jänner 2007. Er besteht aus fünf monatlichen Blöcken mit je drei Tagen und findet zwei Mal in Wien sowie je ein Mal in Graz, Salzburg und München statt. Unter allen Anmeldungen wird eine Gratisteilnahme am 5.490 Euro teuren Lehrgang verlost.

www.innovationslehrgang.at

Leben

Clemens Rosenkranz

Automatisierte Blechtrottel



Viele Männer können für ihren Blechkübel mehr erotische Gefühle empfinden als für ihre Frau. Da ist bei der sexuellen Aufklärung wohl fast alles schief gegangen. Gesellschaftlich werden auto-erotische Gefühle – anders als etwa Sodomie – akzeptiert, auch weil die gesellschaftlichen Regeln oft von jenen Männern bestimmt werden, die glauben, ihre in körperlicher Hinsicht fehlende Männlichkeit durch viele Pferdesterken kompensieren zu müssen. Und auch leiden, wenn das Auto nicht so läuft, wie es sollte. Frauen, die ebenfalls auf auto-erotische Spiele stehen, mögen diese Einseitigkeit und Verallgemeinerung verzeihen. Dabei käme jene Blechfanatiker eine geeignete Therapie für das Gefühl, zu kurz gekommen zu sein, billiger als ein dickes Auto. Auch die Krankenkasse zahlt bei der Behandlung sexueller Störungen dazu. Aber für diesen Schritt fehlt hartgesottene Auto-Erotikern vermutlich der Mumm. Und weil keiner der Erste auf der Therapie-Couch sein will, bleiben die Blech-Fetischisten hinter dem Steuer sitzen, mit dem Fuß krampfhaft auf dem Gaspedal. Alles unter dem Motto: Gib Gas, ich will Spaß. Das Auto ist dabei weniger Mittel zum Zweck als vielmehr der Zweck selbst, nämlich Selbstbefriedigung bei hoher Geschwindigkeit und hohem Adrenalin-Spiegel. Denn so kann man auch beim Nachbarn (ob vorm Haus oder der Kreuzung) punkten. Daraus lernen männliche Wesen schon vor der Geschlechtsreife, dass der Auto-Wahnsinn gesellschaftlich akzeptiert wird. Bei anderen psychischen Störungen lassen Frauen Männer links liegen, bei auto-erotischen Auffälligkeiten sitzen sie rechts – auf dem Beifahrersitz. Wie gefährlich es aber sein kann, wegzuschauen und diese sexuelle Störung als Marotte abzutun, lässt sich an Selbstmorden wegen eines Kratzers im Lack oder wegen Führerscheinentzugs belegen. Dann ist es zu spät für eine Therapie.

Antonio Malony

Vollgas für die Volkswirtschaft



Rund 300.000 Neuwagen werden in Österreich jährlich verkauft. Für das Gemeinwesen – und dies wohlgerneht einschließlich aller Umweltneurotiker und Ökoromantiker – ist das Auto aber auch einer der größten Wirtschaftsfaktoren des Landes. Die Automobilindustrie samt Zulieferbetrieben in Österreich beträgt elf Prozent der gesamten Industrieproduktion und setzt mit rund 175.000 Beschäftigten etwa 20 Mrd. Euro jährlich um. Dieser Beitrag zum Binnen-Wohlstand erhöht sich noch durch die Umsätze im Auto- und Autozubehörhandel und

Werkstätten sowie bezüglich Versicherungsdienstleistungen. Autofahrer tragen überdies mit erheblichen Steuer- und Abgabenleistungen zum Gemeinwesen bei und sorgen – nebenbei erwähnt – auch für saftige Dividenden in der Mineralölwirtschaft. Das schlechte Gewissen eines Autofahrers in Österreich sollte sich also in Grenzen halten, gestraft ist er ohnehin genug. Neben der Motorsteuer fällt beim Fahren Maut an, beim Stehen in Ballungsräumen Parkgebühr. Für seine ohnehin gefilterten Abgase zahlt der Autofahrer Umweltsteuer („Normverbrauchsabgabe“), falls er keinen Partikelfilter hat, Strafsteuer. Beim Tanken schlägt die Mineralölsteuer zu, bei einem Blechschaden der Versicherungsmalus samt höherer Versicherungssteuer. Die Betriebssicherheit kostet ein Pickerl im Jahr und regelmäßige Services, die Entsorgung auch noch extra. Im Jahr 2005 flossen so 10,7 Mrd. Euro an Zahlungen von Autofahrern in die öffentliche Hand, zusätzlich 7,8 Mrd. Euro an direkten und indirekten Leistungen von Versicherungen und Steuern aus Kfz-Betrieben. 90 Prozent davon fließen aber nicht in die Straßeninfrastruktur, sondern – sonst wohin. Gegen das Autofahren sollten also in erster Linie die Autofahrer selbst sein – es muss einen guten Grund haben, dass sie es nicht sind.



Man kann es auch übertreiben. Mit den Fortschritten heutiger Automobiltechnik ist aber ebenso ein ökologisches Miteinander möglich. Foto: Dodge

Die Freiheit der Fortbewegung ist einzufordern

Warum Massenverkehrsmittel keine selig machende Alternative sind.

Antonio Malony

Also fuhr ich einmal in meinem kleinen Mietwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika die Interstate 75 gemütlich von Sarasota, Florida, in Richtung Georgia und kam gerade knapp genug an einen dieser bollernden großen V8-Pick-ups mit texanischem Kennzeichen und den mächtigen Zwillingen hinten, Sie wissen schon, heran. Dort musste ich folgenden Aufkleber lesen: „Mass transport is the first step to communism.“

So sind sie, die herzlichen Amerikaner. Ohne Auto geht nichts, einfach gar nichts. Wer im Bus fährt, ist – zumindest in Texas, aber nicht nur – demnach ein farbiger Tramp oder ein Latino-Loser, auf jeden Fall irgendwie ein Linker. Frech, dieser Aufkleber.

Auf dem Rückflug in der Lufthansa las ich dann im *Stern* eine Glosse über einen auto-

freien Tag in Hamburg mit der derben Überschrift „Euer Auto kotzt mich an“.

Zwei Welten, ein Streitgegenstand: das Auto.

Ohne Schrecken

Aber mal ehrlich: Heutzutage ist den Autos – zumindest in unseren Breiten – der Schrecken früherer Tage genommen. Katalysatoren und Partikelfilter sorgen für Umweltverträglichkeit, elektronisches Zubehör für Unfallsicherheit. Die Autos sind kleiner und kompakter geworden, der kommende Boom der Hybridantriebe wird sie noch leiser machen. Radfahrer und Fußgänger fordern ihren Platz und bekommen ihn.

Der öffentliche Raum ganz ohne Auto ist dennoch eine grüne Vision, die sich in unserem Gemeinwesen nicht durchsetzen wird. Eine Mobilität ohne Auto ist für die meisten nicht mehr vorstellbar, einfach deshalb,

weil es Autos gibt und sie als nützlich empfunden werden beziehungsweise weil Henry Ford eben die Massenproduktion derselben einst erfunden hat. Laut Statistik ist man in öffentlichen Verkehrsmitteln in Österreich im Durchschnitt auf allen Wegstrecken zwischen fünf und 20 Minuten länger zu seinem Ziel unterwegs, verliert also Zeit – Lebenszeit. Der Komfort ist im Auto besser, man muss im Winter nicht im Schneematsch an der Haltestelle stehen oder als Radfahrer vor Geschäftsterminen den Dreck vom Hosenbein kratzen.

Was den Kleingeist vom Weltmann unterscheidet, war schon immer die Toleranz. Und die Ökos werden sich auch fragen müssen, ob eine Lifestyle-Politik wirklich das wiedergibt, was die Gesellschaft braucht. Massenverkehrsmittel-Hysterie soll nicht der erste Schritt zur Betroffenenfrustration sein.

Consultant's Corner

Rolling Along ...

Cars, symbols of power, are a product hard hit as the automotive industry, fighting for marginal growth, has seen powerful US firms cower in the shadow of Asian competition. The industry's involvement into a true multicultural one, forced individuals to accept more mobility than they had bargained for, required key players to bring experience dealing with Asia, India and South America. With internationalization, came logistical issues and growth in supply chain and purchasing positions. Automobile dealers, too faced challenging times, but easily adapted, competing successfully in what Phil Brady, president of the National Automobile Dealers Association, characterized



as a „fast-moving, brutally competitive franchise industry“. As an entrepreneur, the dealer is near the customer. And in the dealer arena, Asia was not the only growth region – with the CEE finally hitting its stride. Where the progress has been superficial is the critical issue of sustainable development, addressed in countries like Germany but virtually ignored in others including the USA. Like the tobacco producers, however, the automobile industry will have to act on its promises or it too, will face the consequences of a public driving them for the changes necessary to sustain the environment they know is their only option.

Lydia J. Goutas, Lehner Executive Partners