

Leben

Astrid Kasperek

Lichtblicke in überfüllten Öffis



Acht Uhr morgens: Die U-Bahn ist wie immer gerammelt voll. Überfüllt mit mürrischen Mitfahrern, die schlaftrunken vor sich hindösen. Nur zum Husten und Gähnen bewegen sich die Münder. So ereignislos war der Weg zur Arbeit im Prä-Handy-Zeitalter. Heute kommt man, kaum eingestiegen, in den Genuss eines abwechslungsreichen Konzerts der neuesten coolen Klingeltöne. Von Vivaldi bis Techno-Rap, für jede Stimmungslage ist was dabei. Es folgen Guten-Morgen-Wünsche in verschiedensten Sprachen. Hat

man dann einen Sitzplatz ergattert, öffnet sich prompt der Mund des Nachbarn oder des Gegenübers, nein, nicht um zu gähnen, sondern um vermeintliche Selbstgespräche zu führen. Erst nach genauem Hinschauen entdeckt man das Kabel, das aus dem Ohr des Kommunikators in die Hand- oder Jackentasche wächst. Als unfreiwilliger Zeuge von Ehestreitigkeiten, Geschäftsanbahnungen oder Beziehungsdramen starrt man gebannt, völlig unbeteiligt und leicht verschämt aus dem Fenster, um jegliche voyeuristische Ambitionen zu vertuschen. Spätestens nach dem dritten „Hearst Oida, wo warst denn gestern?“ oder „Liebst du mich noch?“ will man dann doch wissen, wie es weitergeht, und man hofft, dass einem der Alleinunterhalter noch ein paar U-Bahnstationen lang erhalten bleibt. Zu blöd, wenn plötzlich das eigene Handy rattert und man um den Genuss des verbalen Totschlags oder rührenden Happy Ends gebracht wird. Angesichts der Tatsache, dass es in Österreich mehr Handys als Einwohner gibt, kann man aber getrost damit rechnen, dass die nächste U-Bahnfahrt neue Dramen oder gar exotische Kochrezepte enthüllt. So schnell ist aus der frühmorgendlichen öden Fahrt zur Arbeit ein bereicherndes Ereignis geworden. Dem Handy sei Dank.

Thomas Jäkle

Afrika unplugged



Ist Afrika noch zu retten, oder droht die vollständige Abkoppelung? In nur wenigen Ländern auf dem Schwarzen Kontinent sind Stabilität und Kontinuität so gegeben, wie man dies in Europa halt so gerne sähe. Jahrzehntelanges Wegschauen und die Scheinheiligkeit aufseiten der Ex- und Nicht-Kolonialmächte spielten eine große Rolle, dass der Kontinent sich kaum entwickeln konnte. Wenn es darum geht, Bodenschätze auszuheben, etwa Diamanten aus Südafrika, das

in Handys verarbeitete Metall Coltran aus dem Kongo und Öl aus Nigeria, oder Handelsschranken für landwirtschaftliche Produkte hochzuziehen, ist den entwickelten Ländern keine Mühe zu groß. In die Finsternis der afrikanischen Wälder schlägt man dann breite Schneisen, Regierungen werden bestochen oder durch Privatarmeen oder Geheimdienste wieder beseitigt. Wo bleiben nur die hoch geschätzten Werte der Demokratie? Dass sich unter diesen katastrophalen Umständen Menschen von dort auf den Weg nach Europa machen, darf nicht verwundern. „Wirtschaftsflüchtlinge“ werden sie genannt. Richtiger wäre „politische Flüchtlinge“ – mangels Chancen, weil die Machthaber Volkseigentum verprassen, weil Clans sich reichlich Bares in die eigene Tasche stecken. Und Andersdenkende ausgeschlossen werden. Sind diese Menschen Wirtschaftsflüchtlinge, die sich durch die Wüste kämpfen, um in vollgepferchten Booten über das Mittelmeer nach Europa zu kommen, um sich als Lagerist, Kellner, Bote oder als Akademiker ein Leben zu schaffen? Europa, besser noch die G8-Staaten, sollten sich anders als zur Kolonialzeit und bisher, rasch überlegen, was sie Afrika außer Schuldennachlässen bieten können und wollen. Aus humanitären Gründen, aber auch wegen geschäftlicher Chancen. Hier schon allein deswegen, um nicht China und Indien den vergessenen Kontinent zu überlassen, die sich's mit manchen Diktatoren schon gut eingerichtet haben, um das große Geschäft zu machen.



Keiner weiß, ob Licht am Tag die Sicherheit wirklich erhöht. Sicher ist nur, dass durch die Lichtspiele mehr Energie verbraucht wird und dass die Zahl der Verkehrstoten nicht abnimmt. Foto: APA/Artinger

Schildbürgers Erleuchtung

Der „Licht am Tag“-Zwang erhellt die Abgründe der Beamtenseele.

Antonio Malony

So war es eigentlich nicht gedacht: Die Verpflichtung der Autofahrer, am Tag die Scheinwerfer einzuschalten, führte geradewegs in ein Paradoxon des Verwaltungsstaates. Selbst bei angestrengter Überlegung, bei der Abwägung aller Für und Wider dieser Verordnung, kommt man bei der Frage, ob Licht am Tag für die Menschheit nun gut ist oder nicht, auf keinen grünen Zweig.

Die Befürworter argumentieren, dass das Taglicht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht, da man besser gesehen werde. Stimmt nicht, trübte der Automuffelverein Verkehrsclub Österreich die beamtliche Idylle: Fußgänger, Radfahrer und andere „schwache Verkehrsteilnehmer“ seien mit den Lichtreizen nämlich überfordert. Treffen Letztere zuhauf und vielleicht noch aus einem ungünstigen Winkel auf die Netzhaut, würde der subjektiv dunkler erscheinende Rest des Verkehrsgeschehens weniger detailliert wahrnehmbar. Licht am Tag sei also auf gewisse Weise ge-

fährlicher. Dabei bleibt es aber nicht: Der vor lauter Lichtreizen herumtappende, halb blinde Fußgänger muss sich zusätzlichen Schadstoffen aussetzen: Denn Licht am Tag verbraucht mehr Benzin, da die Zusatzenergie ja irgendwo, nämlich im Motor, erzeugt werden muss. Mehr Benzinverbrauch, mehr Schadstoffe. Hust, hust!

Nicht sichtbare Lichtfahrer

Auf der größtenteils fußgängerfreien Landstraße kann Licht am Tag auch nicht der Weisheit letzter Schluss sein. Dann hätte die Zahl der Verkehrstoten zu Pfingsten nicht um ein Drittel über jener vom Vorjahr liegen dürfen. Wenn man mit der gleißenden Nachmittagssonne im Rücken mit eingeschalteten Scheinwerfern fährt, kann der entgegenkommende Fahrer außer tanzenden Lichtpunkten nichts erkennen. Diesen Trick kannten schon die Kampfflieger im Zweiten Weltkrieg.

Im Verkehrsministerium rauchen also die Köpfe auf der Suche nach passenden Argumenten. Für eine vorgebliche Sicherheitsverbesserung durch

Licht am Tag im Straßenverkehr gibt es keine statistische Beweisführung. Der Mehrverbrauch an Energie führt zu der pikanten Situation, dass man nun Kilowattstunden und CO₂-Mehrausstoß gegen Verkehrstoten aufrechnen kann. Autofahrer ohne Taglicht sind sauer, wenn sie mit 15 Euro aufwärts bestraft werden, als ob es keine wichtigeren Dinge im Straßenverkehr zu beanstanden gebe. Eine Vorschrift, die man auch bei wohlwollender Betrachtung als unausgereifte Pseudoaktion begreifen muss, wird bei den meisten Verkehrsteilnehmern mehr Unmut als Verständnis hinsichtlich des Trockenschwimmens der Schreibtischtäter im Verkehrsministerium erzeugen. Das ist für die freiwillige Selbstbeschränkung der Autofahrer nicht sonderlich förderlich.

Die Einführung der Lichtpflicht geht übrigens auf die Ära Hubert Gorbach als Verkehrsminister zurück. Genauso wie das 160 km/h-Experiment auf der Tauernautobahn. Gorbach ist längst weg aus der Politik. Licht am Tag ist leider immer noch da.

Consultant's Corner

Shedding light on Presenteeism, a phenomenon of our time

A multitasking, overworked, understaffed workforce fearful of taking sick time, penalized if they did, has created a new trend. Research group CCH recently shed light on „presenteeism“; the antithesis of absenteeism. A 2006 CCH study showed 56% of employers perceived a problem with presenteeism. But while absenteeism productivity loss is measurable, tracking presenteeism productivity loss is not. Employers emphasizing wellness encourage staff to take sick time and are rewarded with loyalty and engagement. And presenteeism also affects vacation time which in turn adversely influences creativity, productivity and anger management. But when vacation is taken, an 82% increase in



productivity is observed (The Families and Work Institute Study). Nevertheless, a Hudson study (Business Week, May 21, 2007) revealed many USA workers cancel vacation plans, use only a few days and more than 50% fail to use up annual leave. Recognizing this, some companies require vacations, others like Intel offer sabbaticals every seven years. Because technology enables workplace access 24/7, some hotels are now providing safes/check spots for devices connecting their guest to the real world. Finally companies are realizing the cumulative effects of too much work and that too much of a good thing can be counterproductive.

Lydia J. Goutas, Lehner Executive Partners