

Editorial

Christian Czaak

Traum und Trauma der Automobilindustrie



Nicht erst seit der Finanzkrise ist erkennbar, dass sich die weltweiten Automobilmärkte mit Überkapazitäten in einer Größenordnung von 20 bis 30 Prozent in einem tief greifenden, nicht umkehrbaren Strukturwandel befinden. So sind die traditionellen Märkte Nordamerika, Westeuropa und Japan, auf die noch immer die Hälfte des Weltautomobilabsatzes entfällt, weitgehend gesättigt. Hohe Wachstumsraten sind in den Emerging Markets Osteuropas und Lateinamerikas und vor allem in Asien

zu erwarten. Hinzu kommt, dass die Osterweiterung der EU den Standortkostenwettbewerb zwischen den etablierten westeuropäischen und Low-Cost-Standorten in Zentral- und Osteuropa erkennbar verschärft hat. Weiters hat die Diskussion um den Klimawandel in vielen Ländern zu gesetzgebenden Maßnahmen geführt. So etwa durch die CO₂-Richtlinie der EU, die bis 2012 einen verbindlichen CO₂-Grenzwert von 130 Gramm pro Kilometer vorschreibt. Hinzu kommen die absehbaren Verknappungen auf den Ölmärkten, die wiederum zu deutlich steigenden Öl- und Kraftstoffpreisen führen werden. Vor diesem Hintergrund wird deutlich: Die Finanzkrise ist nicht die Ursache, sondern lediglich der Katalysator für den Transformationsprozess der Autoindustrie, die zwischen Depression und flüchtiger Euphorie schwankt.

Dies spiegelte sich auch auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt – einer Messe in den Wechseljahren – als wichtigster Leistungsschau der Branche wider. Fast ein Drittel weniger Aussteller als vor zwei Jahren, viele Stände verkleinert und einfacher gestaltet. Seitdem das Wissen über den Klimawandel Mainstream ist, sind wir darüber im Bilde, dass sich die Spirale aus mehr Leistung, rasanterer Beschleunigung, höherer Geschwindigkeit und mehr Gewicht nicht ewig weiterwinden kann. Lockte die Messe bislang als diätfreie Zone, auf der sich technische Leckerbissen wie Kalorienbomben in den Auslagen eines Feinkostgeschäfts türmten, gab es heuer allenfalls automobiles Schwarzbrot. Als würde der letzte Tropfen Benzin schon morgen gezapft werden, spricht man in der Branche derzeit kaum noch von etwas anderem als von Elektrofahrzeugen.

Ein echter Hype! Neue Appetitanreger auf vier Rädern haben mindestens einen Elektromotor an Bord, um selbst automobiler Big Macs auf die schlanke Linie zu trimmen. Die E-Performance wird auch auf Österreichs Straßen nicht spurlos vorübergehen. Kann man sich den ab 2010 erhältlichen 40 PS Smart ED mit einer Reichweite von 120 Kilometern noch als Boten für die Bio-Pizza vorstellen, fällt es beim 150 PS starken Opel Ampera, zum Schnäppchenpreis von 37.000 Euro angekündigt, schon schwer, sich darüber zu freuen, wenn er den Außendienstler 60 Kilometer weit seine Geschäfte erledigen lässt. Weiters ist bei vielen Modellen fraglich, ob diese, beispielsweise der amerikanische Tesla mit 450 Kilo schweren Lithium-Ionen-Batterien oder Volkswagens Ein-Liter-Hybrid-Studie L1, die ab 2011 serienreif sein soll, es überhaupt über den Brenner schaffen. Die Messe verwirrte mit vielen unterschiedlichen Batterie-, Hybrid-, Plug-in-Hybrid- oder Range-Extender-Konzepten. Doch die grüne Revolution muss ihre Kunden erst noch gewinnen. In einer aktuellen Studie zu Trends beim Autokauf 2009 gehen 70 Prozent der Befragten davon aus, dass der Elektroantrieb in den nächsten zehn Jahren das größte Potenzial in Sachen Umweltschutz habe. Aber an der Kassa schwindet das Bewusstsein schnell. Die Neigung, für verbrauchsarme Fahrzeuge mehr zu bezahlen, ist gegenüber 2007 sogar gesunken. Für 28 Prozent der Befragten kommen Mehrkosten generell nicht in Frage. Selbst bei Zahlungswilligen ist die Schmerzgrenze bei 500 Euro Mehrkosten erreicht. Die eigentliche Automobilkrise kommt also noch. Sie beginnt damit, dass kaum ein Hersteller weiß, wie er Fahrzeuge mit Kabelanschluss gewinnbringend verkaufen kann.

Jung, mobil und frei



Sie sind jung und ungestüm, gieren nach Freiheit und Mobilität. Unerfahrenheit, Selbstüberschätzung und Imponiergehabe machen sie jedoch zur größten Risikogruppe im Straßenverkehr.

Astrid Kasperek

Verkehrsunfälle sind weltweit die häufigste Todesursache für Jugendliche zwischen 15 und 24 Jahren. Burschen sind dabei fast dreimal so gefährdet wie junge Frauen. Auf Österreichs Straßen sterben jährlich bis zu 200 junge Menschen dieses Alters.

15.675 Jugendliche wurden im Vorjahr schwer verletzt. Die häufigsten Unfallursachen: Raserie und Alkoholkonsum. Alkohol setzt die Hemmschwelle für Mutproben herab, die meist in der Peergroup ausgeheckt werden. Je schneller, umso cooler; das Motto gilt auch für Mopeds und Roller. „Mit einem Fahrrad oder einer Vespa wirst du nur ausgelacht. Vespas gelten im Jugendjargon als ‚schwul‘“, verrät die 16-jährige Vanessa, die sich gerade auf den L17-Führerschein vorbereitet.

Da bist du schon wer

Der Führerschein stellt einen wichtigen Meilenstein im Leben eines Jugendlichen dar. „Es ist echt krass. Da bist du schon wer, wenn du ein Motorrad oder ein Auto hast.“ So wie die 16-jährige Vanessa träumen Zigtausende Jugendliche vom eigenen Fahrzeug.

Stolz chauffiert die HTL-Schülerin ihre Eltern durch die Straßen Wiens. Noch wacht der gestrenge Vater auf dem Beifahrersitz über das Tun seines Sprösslings. „Bin ich froh, wenn ich mit 17 den Schein mache und endlich unabhängig von der Gunst meiner Eltern bin“, sehnt die junge Dame ihren Geburtstag herbei. Auch ihr Vater bekennt sich zu einer gewissen Vorfreude auf die töchterliche Lenkerberechtigung, die ihn von seinen nächtlichen Abholdiensten erlösen wird.

Die privaten Übungsfahrten zum L17-Führerschein (3000 Kilometer müssen absolviert werden) gehen aber nicht immer reibungslos über die Bühne. „Vanessa, brems dich ein. Du bist zu schnell“, meint der Vater leicht nervös. „Geh Papa, ich halt mich doch eh an die Geschwindigkeitsbeschränkung“, kontert seine „Kleine“ fachmännisch. Angst? Nein, Angst habe sie keine, betont Vanessa. Sie



Wer den Führerschein hat, ist cool. Das Risiko der heiß ersehnten motorisierten Mobilität wird aber unterschätzt. Foto: Bilderbox.com

gibt sich cool und ist von ihrem Können überzeugt.

„Eine für dieses Alter typische erhöhte Risikobereitschaft ist erkennbar, die kombiniert mit mangelnder Erfahrung die Hauptursache für Unfälle im Jugendalter darstellt“, bemerkt Dieter Krainz, Verkehrspsychologe vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) in Graz. Eine – ebenfalls alterstypische – erhöhte Selbstwahrnehmung verstellt den Kids die realistische Einschätzung der Gefahren. „Das, was dem passiert ist, kann mir doch nicht passieren, weil ich ein guter Autofahrer bin“, so die weit verbreitete Reaktion auf zahlreiche abschreckende Beispiele.

L17 ist Unfallprävention

Von einem „guten“ Autofahrer spricht das KfV aber erst ab einer Fahrleistung von 70.000 Kilometern. „Nach 5000 Kilometer bist du noch immer ein Anfänger, der erst die Distanz richtig einschätzen und die Blicktechnik erlernen muss, also die Fähigkeit zur Umschaltung der Aufmerksamkeit von fokussiert auf weit gestreut und umgekehrt“, erklärt der Verkehrspsychologe.

Als wichtige unfallpräventive Maßnahme sieht der Verkehrspsychologe die hohe Anzahl der praktischen Fahrstunden, das Fahrsicherheitstraining und das Gespräch mit dem Psychologen, das im Rahmen des L17 Vorschrift ist. Anhand des Risikoverhaltens kann der Verkehrspsychologe die Reife eines Jugendlichen und somit seine Verkehrstauglichkeit erkennen. „Für Mopedfahrer wurde das verpflichtende Gespräch mit dem Psychologen im Jahr 2003 abgeschafft. Seither ist die Zahl der Moped-Unfälle auf das 20- bis 30-Fache gestiegen, kritisiert Krainz.

„Mit dem Mehrphasen-Führerschein und dem L17 sind wir aber auf einem guten Weg. Die Zahl der tödlichen Unfälle von jungen Lenkern sinkt. Doch es sterben nach wie vor viel zu viele junge Menschen auf den Straßen. Darum sollten zusätzlich auch andere Möglichkeiten jugendlicher Mobilität gefördert werden“, betont der KfV-Methodiker. Sammeltaxis, Disco-Busse, Taxigutscheinaktionen und ein flächendeckendes öffentliches Nachtverkehrsnetz würden einen wichtigen Beitrag leisten.