# DER STANDARD

Sa./So., 25./26. August 2012 | Österreichs unabhängige Tageszeitung | Herausgegeben von Oscar Bronner | € 2,00


Die Wege von morgen: So werden wir fahren, rollen, gleiten, fliegen

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Schriftsteller Martin Prinz zum Thema „Gehen“ im ALBUM

**Selbst-Flieger** Christoph Aschaber und Lukas Jungmann beschäftigten sich bei ihrem Projekt Audi Quattrocopter mit dem individuellen Luftverkehr. Das Flugzeug lässt sich punktgenau und in geringer Geschwindigkeit manövrieren, durch ein spezielles Flügelprofil kommen bei bis zu 600 km/h aber auch Geschwindigkeitsliebhaber auf ihre Kosten. (lhag)

## HEUTE

**Kopf des Tages** Ex-Radprofi Lance Armstrong ist lebenslange Sperre fix. Ob er seine sieben Tour-Titel verliert, bleibt offen. **Seiten 21 und 44**

**Kein Fortschritt** Gespräche zwischen der Atomenergiebehörde und dem Iran in Wien sind am Freitag ergebnislos verlaufen. **S. 4**

**Dorotheum im U-Ausschuss** Die Grünen wollen die Privatisierung der Ära Grasser durchleuchten. **Seite 16, Hans Rauscher Seite 42**

**Bedenken wegen Glücksspiels** In Oberösterreich bemängelt der Senat die Lizenzenvergabe und das Ausschreibungsverfahren. **Seite 26**

**Athen: Merkel bleibt hart** Die deutsche Kanzlerin fordert Griechenland auf, die Reform- und Sparzusagen einzuhalten. **Seiten 27, 42, 44**

**„Frei von Selbstzerstörung“** US-Punk-Veteranin Patti Smith über ihren Lebenshunger und Kunst, die bewegt. *F.: APA* **Interview Seite 35**

## STANDARDS


Sport . . . . . 20, 21
NetBusiness, Wissenschaft . . . 22
Kommunikation, Blattsalat . . 34
Veranstaltungen, Kino . . . 38, 39
TV, Switchlist . . . . . 40, 41
Kunstmarkt, Reise, Rätsel A 5 – A 8
Sudoku . . . . . K 6


## WETTER

Im Tagesverlauf breiten sich teils ergiebige Schauer und Gewitter aus. Die Höchstwerte liegen zwischen 21 und 33 Grad. **Seite 38**


Nachrichten in Echtzeit auf derStandard.at


# SPÖ lenkt bei Beschränkung des Universitätszugangs ein

## Bessere Verteilung der Studierenden, dafür mehr Studienplätze

**Wien/Alpbach** – In der SPÖ zeichnet sich ein Einlenken in der strittigen Frage der Zugangsbeschränkungen an Universitäten ab. Bundesgeschäftsführerin Laura Rudas sagte im Ö1-*Mittagsjournal*, die SPÖ sei über Einschränkungen in gewissen Fächern gesprächsbereit, solange die Gesamtzahl der Studierenden nicht schrumpfe, sondern zunehme. „Aber es braucht eine bessere Verteilung an den Unis.“ Einige Studienrichtungen seien überlaufen, während in anderen Studierende fehlten.

Angesprochen auf den Widerstand der Hochschülerschaft, betonte Rudas, eine bessere Verteilung sei auch im Interesse der Studierenden. Wie man Jugendliche umlenken werde, sagte sie nicht.

„Mehr Studienplätze sind das Ziel, weil wir ja auch mehr Absolventen wollen“, sagte auch Unterrichtsministerin Claudia Schmied im STANDARD-Gespräch. Sie pocht auf „offensive Kapazitäten“.

Der steirische Landeshauptmann Franz Voves unterstützte in Alpbach die neue Parteiposition: „Da bröckelt einiges.“

Wissenschaftsminister Karlheinz Töchterle will „insgesamt nicht weniger Studierende“. (red)

**Seite 13, Kommentar Seite 44**

## Breivik ist zurechnungsfähig

### Attentäter zu Höchststrafe von 21 Jahren Haft verurteilt

**Oslo** – Ein Gericht in Oslo hat den Attentäter Anders Breivik am Freitag für zurechnungsfähig erklärt und zu 21 Jahren Haft verurteilt. Die Richter verhängten zudem eine Sicherheitsverwahrung: Damit kann Breivik nach Ende seiner Strafe weiter inhaftiert bleiben, wenn er als gefährlich eingestuft wird. Breivik reagierte erfreut auf das Urteil: Er hatte im Prozess stets betont, dass er geistig gesund sei. Die Staatsanwaltschaft hatte auf Zurechnungsunfähigkeit plädiert, verzichtet jedoch auf Berufung. (red) **S. 12, Kommentar Seite 44**

## Mobilität ist nicht nur Fortbewegung

Studierende an der Grazer Fachhochschule Joanneum beschäftigen sich damit, welche Fortbewegungsmöglichkeiten es in Zukunft geben könnte *(siehe Seite 3)*. Ihre Projektarbeiten – wie das Flugobjekt im Bild oben – ziehen sich durch diese Schwerpunktausgabe, die Mobilitätsaspekte aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet. Es geht längst nicht nur um die Frage, wie man von A nach B kommt. Die Lenkung von Verkehrsströmen hat ökologische und ökonomische Folgen. Es gibt faszinierende technische Entwicklungen. Mobil zu sein darf aber nicht der jüngeren Generation vorbehalten sein. Die Koordination der vielen Aspekte übernahmen **Otto Ranftl** und **Bettina Stimeder, Rudi Reiterer** oblag die Gestaltung.

***Alexandra Föderl-Schmid, Chefredakteurin***

## *Begegnung in der Klamm*

Liechtensteinklamm bei St. Johann im Pongau, Naturdenkmal. Der Sturzbach tost. Auftritt Werner, Typus nobliger Herr aus der Stadt, der einen roten Spenzer vom feinsten Trachtenschneider trägt. Zugleich Eva, im Dirndl, mit grüner Schürze. Sie stimmen das „Lied der Liechtensteinklamm“ an:

*Der Simerl Berger von Rainbach, / Der fand in der Klamm eine Quell'n / Die steht den Gasteinern in nix nach / Nur, dass ihr die Hitze thuat fehl'n. / Für d'Pletzen und fliagade Gicht / So steht's in der Salzburger G'schicht!*

Evas glockenhelle Stimme passte gut zu Werners Tenor, der freilich ein wenig wie eine hölzerne Stalltür knarrte. Werner war gar aus Wean gekommen, um Eva auf ihrer Bundesländer-Tournee die Aufwartung zu machen. „Braucht's enk fei gor nix denga dabei!“, rief Eva den Journalisten zu. „Das ist kein Anbahnungsversuch für eine rot-grüne Heirat!“, ergänzte Werner. Und Eva meinte, sie hätte sich auch gern mit dem schwarzen Michael getroffen, der eh so liab sei. „Aber der schaut mi ja gar net an, dem hat's wahrscheinlich der böse Oheim Erwin verboten.“

**RAU**

Die enttäuschten Pressevertreter klopfen noch die Liechtensteinklamm-Sage auf sensationsmäßige Verwertbarkeit ab (Der Schmied hatte dem Teufel seine verkrüppelte Tochter versprochen, wenn dieser ihm die Gasteiner Quellen brächte – „da moch ma ‚Diabolischer Mädchenhandel in Österreich‘“) und trollen sich. Die Klamm tost.

Der Motor des Verbrechens.

Es hatte kurz geklingelt. Kommissar Dietmar schlurfte gemütlich zum Flur und öffnete nichtsahnend die Haustür. Zu seiner großen Überraschung stand Urs Lahuser vor ihm, gebürtiger Schweizer, Hüttenkäsemillionär und ein alter Freund aus Kindertagen. „Grüezi, Didi!“, rief Lahuser fröhlich und klopfte dem Kommissar auf die Schulter. „Hatte hier zu tun und dachte, ich komm kurz vorbei. Ich muss dir mal was zeigen!“ Dietmar begleitete Lahuser zu dessen S-Klasse S 65 AMG am Straßenrand und der Schweizer öffnete die Motorhaube. „Schau dir das Prachtstück an: 6-Liter-V12-Biturbomotor mit 630 PS.“ Der Kommissar riss die Augen auf. „Urs, ich habe gerade einen Cold Case gelöst. Vor 15 Jahren verschwand ein raffinierter Scheckbetrüger und wurde nie gefunden. Und nun weiß ich ganz genau, wo er ist.“ Was hatte Dietmar entdeckt?

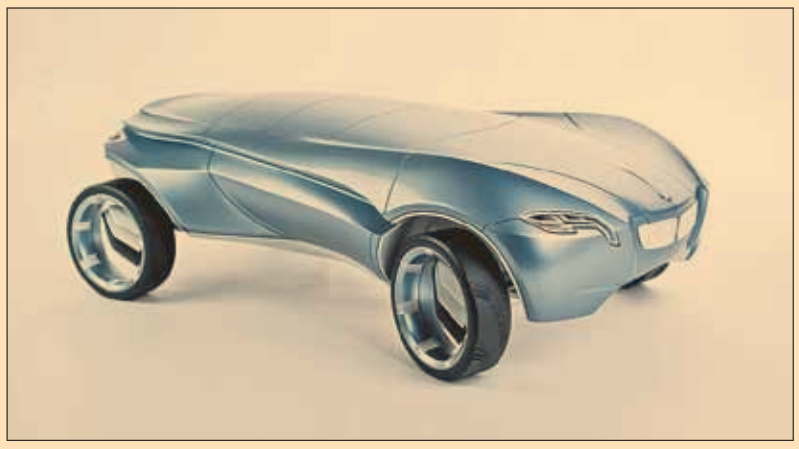
Jeder AMG-Motor wird händisch von einem einzigen Techniker gebaut, der sich mit seiner Unterschrift auf einer Plakette verewigt. Und Dietmar erkannte, trotz falschen Namens, die typische Handschrift des Betrügers wieder. *Nächster Fall: 22.09.2012*

Mercedes-Benz



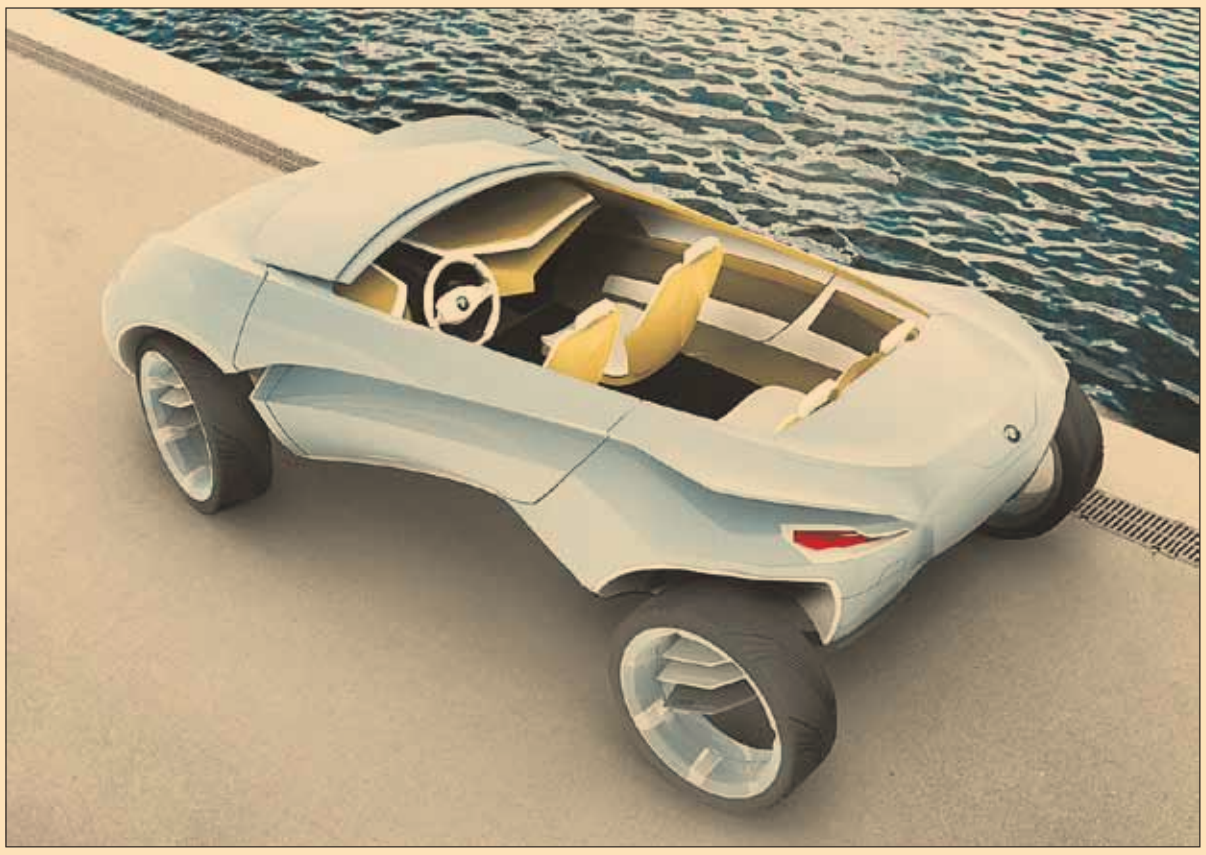
GZ: 02Z030924T · P.b.b. · Nr. 7169 · **AboService Tel. 0810 20 30 40** · http://derStandarddigital.at · D € 3 / B € 3 / HUF 810 / SK € 3 (SK 90,38) / KČ 83 · **Retouren an Postfach 100, 1350 Wien**

Wie die Gesellschaft von morgen unterwegs ist



## Blick in die Zukunft ohne Glas

**Dass einander Elektromobilität und Ästhetik nicht widersprechen müssen, wollten Melanie Becker, Hannes Ebner, Mathias Gradnig und Benjamin Toth mit ihrem Design beweisen. Durch ein spezielles Modell wurde die namensgebende Zielgruppe definiert: „Modern Performer sind aufstrebende, junge und zielbewusste Leute. Für deren Lebensstil ist das Fahrzeug gedacht", meint Mathias Gradnig. Vor allem der Verzicht auf Glasflächen verleiht dem in Zusammenarbeit mit BMW entworfenen Fahrzeug einen modernen Zug. (lhag)**



# „Mobilität ist eine kollektive Aufgabe"

Bahn und Elektroauto werden sich durchsetzen, meint der Soziologe **Christoph Reinprecht.** Benzinbetriebene Vehikel sieht er auf der Verliererstraße, alternative Fortbewegung habe Zukunft, sagte er zu **Petra Stuiber.**

STANDARD: *Wird unsere Mobilität immer von Öl abhängig bleiben?*
**Reinprecht:** Das nehme ich nicht an. Im Grunde hat die Bahn das modernste und auch ökologisch überzeugendste Fortbewegungskonzept. Auch das Elektroauto halte ich für ein Zukunftskonzept, das sich durchsetzen wird – vor allem in den urbanen Ballungsräume, wo man eher kurze Strecken fährt. Ich spreche hier natürlich aus europäischer Perspektive.

STANDARD: *Dann schwimmen wir über den Atlantik. Die USA waren im 20. Jahrhundert das Mekka der Mobilität, das Auto hatte ikonografischen Charakter. Sind die USA heute mit dem Konzept der „Freiheit auf vier Rädern" die Loser?*
**Reinprecht:** Schwierige Frage. Ich glaube, in den USA zeigt sich weniger ein Scheitern des Mobilitätskonzepts als eines des Urbanisierungskonzepts. Die Städte der USA sind, von New York einmal abgesehen, sehr weitläufige Städte ohne wirkliches Zentrum, das Einfamilienhaus dominiert, die Distanzen sind endlos, die Infrastrukturen de facto ohne Auto unerreichbar. Dieses Konzept sehe ich am Ende angekommen. Aber das Ideal des „free riders", das mit dem Automobil verknüpft ist, gibt es nach wie vor – weil in den USA räumliche Mobilität mit sozialer Mobilität, also dem sozialen Aufstieg, verknüpft ist.

STANDARD: *Auch in Europa, auf dem Land, war das Auto Ausdruck von Emanzipation und Unabhängigkeit. Frauen waren nicht mehr davon abhängig, dass ihre Ehemänner sie fahren. Gegenbeispiel ist Saudi-Arabien, wo Frauen noch immer kein Auto lenken dürfen.*
**Reinprecht:** Diese Ambivalenz gibt es. Das Ideal der Automobilität hat in den Nachkriegsjahrzehnten alle sozialen Schichten erfasst. Es steht für Wohlstand, sozialen Aufstieg, Vollbeschäftigung. Der Fetisch Auto erreicht seinen Höhepunkt nicht zufällig zeitgleich mit dem Höhepunkt der Arbeitsmigration in Europa, in den 1960er- und 1970er-Jahren. Da hat der aus der Türkei stammende Mann bei Opel gearbeitet, und in den Ferien ist man dann mit dem eigenen Opel und der ganzen Familie in die Türkei auf Urlaub gefahren. Die individuelle Mobilität, die mit dem Privatauto verknüpft war, erodiert aber zunehmend. Das Auto wird immer mehr zur Geißel, belastet Umwelt und privaten Geldbeutel.

STANDARD: *In Asien etwa ist die Nachfrage nach Autos steigend.*
**Reinprecht:** Dort erleben wir jetzt, quasi im Zeitraffer, was uns seit Jahrzehnten beschäftigt. Dass nämlich der Fortschritt, den das Auto gebracht hat, die Verwirklichung eines modernen Lebensbildes, andererseits ein Besitz- und Wertedenken einbetoniert, das für die Gesamtgesellschaft problematisch ist: Zersiedelung der Landschaft, Verödung von Stadtzentren, die Umweltproblematik.

STANDARD: *Wie wird Mobilität künftig aussehen? Wer wird teilnehmen?*
**Reinprecht:** Wir leben in einer Umbruchsphase. Die europäische Moderne erhob Mobilität und Mobilisierung der Menschen, der Güter, des Kapitals zu einer zentralen Frage. Diese Erfahrung ist aber von Beginn an begleitet von einem System an Kontrollen und Regelungen. Mobilität ist gewollt und für den Industriekapitalismus notwendig, aber gleichzeitig eingeklammert in die Bedürfnisse der Nationalstaaten, diese zu regulieren und zu kontrollieren. Angesichts globalisierter Märkte können wir nicht davon ausgehen, dass die Rahmenbedingungen von Verkehr und Mobilität gleich bleiben. Wir sollten dahin kommen, dass Mobilität als kollektive Aufgabe, als Angelegenheit von höchstem öffentlichem Interesse angesehen wird.

STANDARD: *In der EU ist Freizügigkeit in den Verträgen festgeschrieben. Ist Ihr Begehr damit erfüllt?*
**Reinprecht:** Im Sinne einer Ökonomisierung ist Freizügigkeit festgeschrieben. Aber wir müssen die soziale Dimension einbeziehen und das nach wie vor vorherrschende Prinzip individualisierter Mobilität hinterfragen. Wir brauchen ein stark intensiviertes öffentliches Verkehrsnetz, das erschwinglich sein muss und den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden.

STANDARD: *Für eine Studie des Instituts für Transportforschung in Michigan wurden 15 Länder untersucht, unter anderem die Schweiz, Japan, Deutschland und Spanien. In all diesen Ländern machen immer weniger Jugendliche den Führerschein. Die Conclusio: Das hänge mit höherer Internetnutzung zusammen, diese minimiere das Bedürfnis nach „wirklichem Kontakt". Ist das nicht ein wenig banal?*
**Reinprecht:** Das überrascht mich. Unsere Forschungen zeigen, dass Internetnutzung die Realkontakte nicht kompensiert, sondern eher ergänzt – gerade unter Jugendlichen. Ich fürchte, dass es sich hier um ein Artefakt, einen Schein-Zusammenhang, handelt.

STANDARD: *Dennoch – immer weniger Jugendliche machen den Führerschein. Wie ist das erklärbar?*
**Reinprecht:** Zum einen aus den Kosten. Ein Führerschein ist sehr teuer, und gerade die soziale Situation für Jugendliche ist nicht unproblematisch. Aber man muss auch differenzieren zwischen Lebenszusammenhängen und Urbanisierung. Jugendliche im urbanen Raum haben gute Gründe, keinen Führerschein zu machen, vorausgesetzt, es gibt ausreichend Verkehrsinfrastruktur und alternative Fortbewegungsmittel. Das Auto steht vielfach ungenutzt herum, die Parkplatzsituation wird zunehmend prekärer, und es kostet viel. Jugendliche sind da ziemlich realistisch in ihrer Kosten-Nutzen-Rechnung. Auf dem Land ist die Situation natürlich anders.

STANDARD: *Ist Mobilität eine Frage gesellschaftlicher Gerechtigkeit?*
**Reinprecht:** Und wie. Wenn Sie in innerstädtischen Bereichen in Europa leben, haben Sie ja alle Möglichkeiten der Mobilität, und die Verkehrsmittel sind für einen Großteil der Bevölkerung leistbar. Wenn Sie im Streusiedlungsgebiet an den Rändern der Städte wohnen, ist die Infrastruktur schon weniger ausgeprägt. Dann sind Sie angewiesen auf private Verkehrsmittel, und sehr häufig leben in den sub- und periurbanen Räumen auch Menschen, die über niedrigere Einkommen verfügen.

STANDARD: *Das Gegenbeispiel ist der Süden Wiens. Jene, die es sich leisten können, ziehen an den Stadtrand und beschweren sich dann, dass die U-Bahn nicht bis vor die Haustür fährt.*
**Reinprecht:** Sie haben recht, das Phänomen ist vielschichtig. In den infrastrukturell nicht so gut erschlossenen Stadtrandgebieten finden Sie zum einen Groß-Wohnhausanlagen, wo die Menschen nicht nur weite Wege auf sich nehmen müssen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen, sondern für diese Mobilität auch mehr zahlen müssen – selbst wenn sie öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Dies ist besonders ausgeprägt in Millionenstädten wie London oder Paris, wo die Masse der in der Stadt beschäftigten Bevölkerung in der Peripherie lebt. Auf der anderen Seite gibt es nach wie vor das Phänomen der Sub-Urbanisierung, wo Mittelschichtsfamilien an den Stadtrand ziehen und Effekte produzieren, die wir alle beklagen – starke Zersiedelung, hohen individuellen Motorisierungsgrad, Einkaufszentren, die ohne Auto nicht erreichbar sind. Auch Jugendliche sind dort mehr in der Malaise. In der Zukunft, glaube ich, wird aber die Illusion, dass man nur im eigenen Haus mit Garten mit mindestens zwei Autos in der Garage glücklich wird, stark an Bedeutung verlieren.

> „Soziale Mittelschichten geraten zunehmend unter Druck, mobil zu sein."

STANDARD: *Ist Mobilität in Zukunft etwas für Junge, Fitte? Werden alte Menschen auf der Strecke bleiben?*
**Reinprecht:** Ich meine nicht, dass Mobilität eine Frage des Alters ist. Man ist im höheren Alter vielleicht körperlich in der Beweglichkeit eingeschränkt. Mobilität muss für alle zugänglich sein. Dies ist ein wichtiger Gerechtigkeitsaspekt, auch in der Hinsicht halte ich die Organisation von Mobilität für eine Frage des Gemeinwohls.

STANDARD: *Wie werden Lebensläufe in Zukunft aussehen? Bricht ein Zeitalter umfassender Migration und Mobilität an? Oder halten Sie das für ein Elitenphänomen?*
**Reinprecht:** Das ist es ja heute schon nicht. Es wandern die Pole: die Eliten, weil sie können, und die ärmsten Schichten, weil sie müssen. Es deutet nichts darauf hin, dass sich das in absehbarer Zeit ändert. Obwohl auch soziale Mittelschichten zunehmend unter Druck geraten, mobil zu sein. Mobilität wird weiter zunehmen, auch die Mobilitätsräume werden sich ausweiten.

STANDARD: *Mobilitätsforscher sprechen von der Mobilitätscloud, wo man sich nach Belieben ein- und ausklinken kann. Werden wir via Handy-App all unsere diesbezüglichen Bedürfnisse erfüllen?*
**Reinprecht:** Für jene, die ein solches Handy haben, wird das Realität. Das Smartphone wird so wichtig werden wie der Pass. Die Frage ist nur: Wer hat in Zukunft dazu Zugang? Da sind wir wieder bei Ressourcenverteilung und der Frage der Gerechtigkeit.

**CHRISTOPH REINPRECHT** lehrt Soziologie an der Universität Wien. In einem aktuellen Forschungsprojekt beschäftigt er sich mit Cross-Border-Mobilität.

**Wissenschafter Reinprecht: Mobilität ist eine Frage gesellschaftlicher Gerechtigkeit.** *Foto: Markus Prantl*

Projekte fürs Fahren, Fliegen, Rollen

# Mobile Werte und Welten der Zukunft

In der Grazer Fachhochschule Joanneum werden die Fahrzeuge und Verkehrsmittel von morgen und übermorgen entwickelt.

*Julia Grillmayr*

Gefinkelte Bastler diverser Science-fiktionaler Actionfilme könnten es nicht futuristischer hinbekommen. In den Projektskizzen der Industriedesign-Studenten an der Grazer Fachhochschule Joanneum türmen sich silberne Metallteile, aerodynamisch und schnittig. Mobilität verlangt es, ganzheitlich betrachten zu werden. „Formalästhetische Überlegungen greifen zu kurz", ist Studiengangsleiter Gerhard Heufler überzeugt. Daher werden hier die zwei großen Bereiche Produkt- und Transportationsdesign kombiniert. Letzteres dreht sich um formalästhetische Überlegungen, während das Produktdesign sich mit technisch-fuktionaler Problemlösung beschäftigt. Ganzheitlich, das bedeutet auch, dass eine soziologische Komponente in das Design Einzug nimmt. Explizit auf dem Lehrplan steht auch Philosophie, um die „Wertewelten der Gesellschaft" miteinzubinden.

Eines der Augenmerke lässt sich unter dem Schlagwort „Universelles Design" zusammenfassen. Hierbei geht es darum, Dinge so zu gestalten, dass sie für möglichst alle Menschen benutzbar sind beziehungsweise auf Bedürfnisse von bestimmten Gruppen eingehen. Beispiel aus dem Portfolio der Grazer Studierenden ist der Roboter „Gio", der die Aufgabe eines Blindenhundes übernimmt. Mobilität wird hier also im weitesten Sinne verstanden. Dennoch drehen sich die meisten Projekte darum, neue Konstruktionen, Mittel und Wege zu finden um von A nach B zu gelangen. Neben den sozialen Überlegungen ist auch „Nachhaltigkeit ein Muss geworden", sagt Heufler.

## Kein „bitterer Verzicht"

Abgesehen vom Bau von gänzlichen neuen Fahrzeugen, wie einem Zeppelin-Auto oder einem windbetriebenen Wohnmobil, liegt der Fokus daher darauf, das Potenzial der schon bestehenden Transportmittel auszuschöpfen. Man überlegt etwa, wie man den Zug gegenüber dem Flugzeug attraktiver machen kann, indem man das Mehr an Platz im Schienenfahrzeug nutzt.

So zeigt der Entwurf Diveria, wie es möglich ist, in einem bienenwabenartig designten Zug, Zonen zu schaffen, in denen man arbeiten, entspannen, oder sich treffen kann. Nachhaltigkeit soll nicht als „bitterer Verzicht" aufgefasst werden, sagt Heufler. In den Überlegungen der Industriedesigner geht es nicht darum, öffentlichen und Individualverkehr gegeneinander auszuspielen. Vielmehr ist die Idee, „für jede Bewegung das optimale Verkehrsmittel auszusuchen".

Der Studiengang arbeitet stark mit Unternehmen zusammen, vorwiegend mit der Autoindustrie. In solchen Kooperationen herrsche oft eine „enge Sicht auf die Dinge", erzählt Heufler.

Wenn es etwa darum geht, in schwierigem Gelände voranzukommen, interessiert die Autohersteller natürlich, was man im Kofferraum haben muss, um das Vorankommen zu ermöglich, anstatt Alternativen zum Auto zu suchen. Nur wenige Diplomprojekte können direkt im Anschluss an die Planungsphase am Computer umgesetzt werden.

Sie seien zwar realistisch, aber doch sehr visionär, erklärt Heufler. „Die Industrie kooperiert mit uns, um Impulse zu bekommen. Wir sind Trendsetter, die aus der Betriebsblindheit helfen."

www.fh-joanneum.at/ide

## Ersthelfer Dreirad

**Die notfallmedizinische Versorgung bei Großveranstaltungen birgt Hindernisse. In Zusammenarbeit mit KTM entwarf Martin Hanl das First Responder Vehicle, ein Dreirad, das schnell durch große Menschenmassen manövriert werden kann, um die Erstversorgung zu ermöglichen. (lhag)**


# Das meist ausgezeichnete Netz Österreichs: A1

**In den letzten 10 Jahren wurde kein Mobilfunknetz öfter bei Netztests ausgezeichnet als A1. Das beweist vor allem eines: ein langfristiges Bekenntnis zu Qualität.**

**Beste Netzabdeckung**

Laut einer repräsentativen Umfrage sind zwei Drittel der österreichischen Bevölkerung überzeugt, dass A1 das beste Mobilfunknetz hat. Aber nicht nur die ÖsterreicherInnen sehen das so: zahlreiche Netztests bewerten die hervorragende Netzabdeckung in der Stadt, im ländlichen Bereich, aber auch in geschlossenen Räumen. Egal ob am Kitzsteinhorn oder am Stephansplatz – mit A1 sind Sie immer bestens erreichbar.

**Kristallklare Sprachqualität**

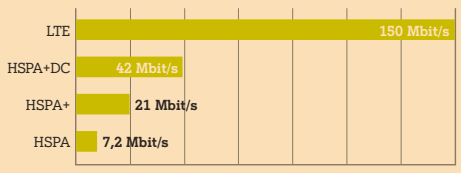
Für beste Sprachqualität sorgt HD-Voice, eine Technologie, die die Sprachwiedergabe auf Handys und Smartphones hörbar verbessert und Störgeräusche in lauten Umgebungen wirksam herausfiltert.

**Schnellste Datenübertragung**

Immer mehr Menschen nutzen Smartphones und mobiles Internet und benötigen daher hohe Datenraten. Die Anforderungen an das Netz sind in den letzten Jahren dadurch stark gestiegen und werden weiter wachsen. Die Basis für hohe Geschwindigkeiten im Mobilfunk-Datennetz ist nicht nur ein dichtes Netz, sondern auch eine leistungsfähige Anbindung der Sendestationen. A1 hat bereits mehr als zwei Drittel der Stationen an modernste Glasfasertechnologie angebunden und macht sie so fit für die Zukunft der Kommunikation.

**Modernste Technologie**

Erfolge über lange Zeiträume sind nur durch eine konsequente Netzausbaustrategie und laufende Einführung innovativer Technologien möglich. So hat A1 als erster weltweit GPRS kommerziell angeboten. A1 war weltweit auch unter den ersten Mobilfunkbetreibern, die UMTS und LTE kommerziell in Betrieb genommen haben. LTE ist der neue technische Standard für Mobilfunknetze der vierten Generation und bietet vor allem höhere Geschwindigkeiten und kürzere Antwortzeiten im Netz. Das A1 Netz ist aber bereits heute für den nächsten Schritt mit LTE 4x4 MiMo und Geschwindigkeiten bis zu 300 Mbit/s ausgelegt.




Maximale Download-Geschwindigkeit in Mbit/s

NETCHECK ZERTIFIKAT 03/12 BESTES NETZ

TESTSIEGER 06/12 Systemics PAB Bestes Netz Österreichs für mobile Anwendungen im Innenbereich

02/2012 AIM Consumer Bestes Mobilfunknetz für 67% der Österreicher.

ARC CHART 03/2011 Schnellstes Netz in Bezug auf den Download Speed.

connect TESTSIEGER Heft 11/2010

connect SEHR GUT Netztest Österreich Heft 1/2012

Net Check: Das beste Mobilfunknetz Österreichs bestätigt durch die NET CHECK Gmbh (März 2012). Systemics: Bestes Netz Österreichs für mobile Anwendungen im Innenbereich bestätigt durch Systemics PAB (06/2012). AIM (Austrian Internet Monitor): Laut einer repräsentativen Befragung im Rahmen des AIM Q2/2012 (1000 telefonische Interviews): für 67% der ÖsterreicherInnen ab 14 Jahren steht fest: A1 hat das beste Mobilfunknetz. Arc Chart: Schnellstes Netz bestätigt vom unabhängigen Forschungsinstitut ARCchart in Bezug auf den Download Speed, März 2011. Connect: Das Magazin Connect bestätigt für das Netz von A1 „bestes Netz in Österreich" (Ausgabe 11/2010) und vergibt im Österreich-Netztest dafür die Bestnote „sehr gut" (Ausgabe 1/2012).

*Bezahlte Anzeige*

# Was sich Tag für Tag auf der Welt bewegt

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

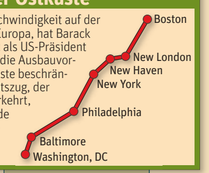
*Millionen Tonnen Fracht werden über die Meere und durch die Luft transportiert, Milliarden Menschen sind zu Land, zu Wasser und in der Luft unterwegs. Wie viele Schiffe sich wo am 20. August fortbewegt haben, zeigen die blauen Kreise auf den Meeren dieser Grafik, was alles zum Stichtag in der Luft war, markieren die gelben Flugzeuge. Historische Hintergründe wie der Bau der wichtigen Seeverbindungen Panamakanal und Suezkanal, aktuelle politische Themen wie die Piraterie am Horn von Afrika, vor allem wirtschaftliche Fakten wie der Verkehr von Erdöl und -gas sind die Rahmenbedingungen für die Gegenwart und für die Zukunft der Mobilität.*

## Schiffsroute Beringsee

Der Klimawandel hat die Arktis für die Förderung fossiler Ressourcen zugänglicher gemacht. Zugleich öffnet er bisher durch Eis blockierte Schifffahrtswege. Laut dem geologischen Dienst der USA liegen 13 Prozent des konventionell förderbaren Erdöls und 30 Prozent des Erdgases weltweit in der Arktis. Über zwei Drittel der arktischen Erdgasvorkommen werden auf russischem Gebiet vermutet. Internationale Unstimmigkeiten gibt es über die territorialen Grenzen und wer wo die vermuteten Ressourcen fördern darf.
Das aufbrechende Eis eröffnet auch neue Handelswege, die sogenannte Nordostpassage entlang der russischen Küste sowie die Nordwestpassage durch Kanadas Norden.

## Schnelle Schiene an der Ostküste

Die USA müssten in Sachen Hochgeschwindigkeit auf der Schiene gleichziehen mit Japan und Europa, hat Barack Obama kurz nach seinem Amtsantritt als US-Präsident gesagt. Inzwischen ist klar, dass sich die Ausbauvorhaben im Wesentlichen auf die Ostküste beschränken. Der einzige Hochgeschwindigkeitszug, der zwischen Washington und Boston verkehrt, ist auf maximal 150 Meilen pro Stunde (240 km/h) ausgelegt. Die Höchstgeschwindigkeit kann nur auf wenigen Teilstrecken gefahren werden.




## Schnelle Schiene von Frankfurt nach London

Etwas gedulden müssen sich die Anhänger von Highspeed, die von Frankfurt mit der Bahn nach London brausen wollen. Statt Ende 2013 wird es nun erst Ende 2015 so weit sein. Grund ist die verspätete Auslieferung der bei Siemens in Auftrag gegebenen 16 neuen ICE-Züge. Neben Deutschland verfügt Frankreich (TGV) über das größte Streckennetz für Hochgeschwindigkeit. In Norditalien konkurrieren seit April die Staatsbahnen Trenitalia mit der privaten Gesellschaft Nuovo Trasporto Viaggiatori und Ferrari-Mann Luca di Montezemolo um Gäste für ihren Hochgeschwindigkeitszug Freccia Rossa.

## Schnelle Schiene in Asien

**CHINA** mit 1,35 Milliarden Menschen hat 5470 große und kleine Bahnhöfe, darunter 1753 Bahnhöfe für Passagierverkehr. Im Juli 2012 waren 180 Millionen Passagiere mit der Bahn unterwegs, in den ersten sieben Monaten über eine Milliarde Menschen. Bis Ende 2010 waren unter 75.000 Eisenbahnkilometern 8358 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken. Bis Ende 2012 sollen 13.000 Kilometer befahrbar sein – mit Tempo bis maximal erlaubte 300 Kilometer pro Stunde.

**SÜDKOREA** hat 1992 mit dem Ausbau der Strecke zwischen Seoul und Busan sein Hochgeschwindigkeitsexperiment auf der Schiene begonnen. 20 Jahre später wird der Bau neuer Hochgeschwindigkeitsverbindungen massiv vorangetrieben. So soll man etwa 2018 mit Superzügen vom internationalen Flughafen in Seoul bis Pyeongchang, Gastgeberstadt der übernächsten Olympischen Winterspiele, die rund 180 Kilometer in knapp einer Stunde durchfahren können.

**JAPAN** verfügt international wohl über die längste Erfahrung mit Hochgeschwindigkeit auf der Schiene. Shinkansen ist der Paradezug in dem mehr als 2500 km langen Hochgeschwindigkeitsnetz, das von mehreren Bahngesellschaften befahren wird.

**TAIWAN** gehört zu den Neulingen im Hochgeschwindigkeitsklub. Seit 2007 verbindet der TR der Taiwan High Speed Rail Co. die Hauptstadt Taipeh im Norden mit der Hafenstadt Kaohsiung im Südteil der Insel. Für die 345 Kilometer benötigt der weiße Zug mit der orangefarbenen Bauchbinde 90 Minuten bei einem Zwischenhalt und zwei Stunden bei sechs Stopps.

**Litauen:** Die Krise um den Abwurf von schwedischen Teddybären über Weißrussland könnte Litauen teuer zu stehen kommen. Sollte Minsk seine Fracht in Zukunft über andere Häfen als Klaipeda schicken, könnte der litauische Transportsektor bis zu 260 Millionen Euro verlieren – ein Drittel aller Güter, die über Klaipeda jährlich transportiert werden.

**Italien/Mailand:** Ein Gericht in Mailand stoppt die Innenstadtmaut nach der Klage eines Parkhausbesitzers. Die fünf Euro Gebühr für eine Fahrt ins Zentrum waren als Maßnahme gegen die ständig verstopften Straßen gedacht, die von vielen Bewohnern als unzumutbar empfunden werden. Täglich sind in Mailand 730.000 Fahrzeuge unterwegs, davon 460.000 von außerhalb. Obstruktionismus, bemerkte die „New York Times" süffisant, sei in Italien aber zur hohen Kunst erklärt worden.

**Türkei:** Die Türkei öffnet ihr bisher staatlich kontrolliertes Eisenbahnnetz für den Privatsektor. Die Turkish Railway Transport Association (RTA) rechnet mit einem Boom in dem Sektor und einem Andrang von ausländischen Investoren, darunter die Deutsche Bahn, Schenker Arkas und Rail Cargo. Das US-Unternehmen Greenbrier Companies eröffnet eine eigene Fabrik in der Türkei, um bis zu 1000 Eisenbahnwagen pro Jahr herzustellen.

**China** führt Zulassungsbeschränkungen für Pkws ein. Peking erlaubt seit 2011 über Lotterie nur noch 20.000 Neuzulassungen pro Monat, Shanghai erlaubt seit 1994 über Nummernschild-Auktionen nur rund 9000 Pkws pro Monat. Kanton hat seit 2012 nur 10.000 Neuzulassungen pro Monat. Im ersten Quartal 2012 lag das Durchschnittstempo in Peking während der **Morgenstauzeiten** (7–9 Uhr) bei 28,9 km/h und bei den **Abendstauzeiten** (17–19 Uhr) bei 25,8 km/h. Kantons Staus reduzierten im Juni 2012 das Durchschnittstempo des Verkehrs auf 27 Prozent aller Straßen auf unter 20 km/h.

**Guatemala / Guatemala City:** Guatemala City modernisiert sein System der öffentlichen Verkehrsmittel. Neben mehr Bussen und einem besseren Training für die Fahrer spielt auch die Sicherheit eine große Rolle: Zwischen 2006 und Mai 2011 sind laut Menschenrechtsaktivisten 1201 Menschen in öffentlichen Bussen ermordet worden. Im vergangenen Jahr waren bereits Busse für Frauen eingeführt worden, um die zahlreichen sexuellen Übergriffe in Bussen zu verringern.

**Indien/Neu-Delhi:** Die durchschnittliche Wartezeit auf einen Bus in Neu-Delhi beträgt 70 Minuten. Auf einen Bus kommen in dieser Stadt 1983 Einwohner. Zum Vergleich: In New York sind es 1472 Menschen pro Bus, in Mexico City wegen vieler Kleinbusse, die im Einsatz sind, 361 Einwohner.

## Suezkanal

Der Suezkanal ist eine der wichtigsten globalen Transportrouten für Erdöl und eine der am meisten befahrenen Schiffsrouten weltweit. Für Ägyptens Wirtschaft stellt der Kanal eine wichtige Devisenquelle dar. Er ist 192 Kilometer lang und damit die kürzeste Verbindung zwischen Europa und Asien. Die Verstaatlichung des Kanals 1956 durch Ägypten löste die sogenannte Suez-Krise aus, bei der auch britische und französische Truppen eingriffen.

## Straße von Hormus

Durch die Straße von Hormus wird rund ein Fünftel des weltweit geförderten Erdöls transportiert. Im Streit mit der Staatengemeinschaft über sein Atomprogramm hat der Iran damit gedroht, diese Meerenge zu sperren. Die USA haben ihre Präsenz in der Region verstärkt und angekündigt, eine Blockade nicht zu akzeptieren.

## Auch Gas wird mobiler

Tanker, mit Rohöl vollgepumpt, sind ein bekanntes Bild. Immer mehr gewinnt die Schifffahrt auch beim Transport von Erdgas an Bedeutung. Dieses wird bei minus 163 Grad Celsius verflüssigt und in speziell gebaute Schiffe (Foto) gepumpt. Durch Erwärmen wird das **Liquified Natural Gas** (LNG) dann wieder in gasförmigen Zustand gebracht. Länder wie Japan oder Korea haben geografisch bedingt kaum Alternativen. Andere wählen LNG aus Gründen der Diversifizierung und der Flexibilität bei der Beschaffung. Der Löwenanteil der Öl- und Gastransporte geht nach wie vor über Pipelines. Die Gesamtlänge der Hauptstränge beträgt etwa 1,9 Mio. km. Davon entfallen 1,2 Mio. km auf Gaspipelines, 450.000 auf Rohölpipelines und 270.000 km auf Produktenleitungen.

## Panamakanal

Der seit 1914 bestehende Panamakanal verbindet den Atlantischen und den Pazifischen Ozean und ist 81,6 Kilometer lang. Die Schiffstraße ist in ihrer Dimension begrenzt. Einige moderne Öltanker übersteigen die Panamax-Klasse – die Normierung für die maximal zulässigen Dimensionen von Schiffen im Panamakanal – um das Fünffache. Selbst nach der Erweiterung des Kanals, die 2007 begonnen hat und bis 2015 abgeschlossen sein soll, werden die größten Schiffe den Kanal nicht passieren können. Es gab Vorschläge für alternative Mittelamerika-Kanäle, die aber bisher nicht realisiert wurden.

**Brasilien:** 281.420 Pkws sind im Juli 2012 in Brasilien neu zugelassen worden – ein Plus von 26,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat und damit der stärkste Juli seit 1999.

**Brasilien / São Paulo:** Im Juni 2009 wurde in São Paulo ein Rekordstau von 293 Kilometern Länge gemessen.

**Argentinien / Buenos Aires:** Das U-Bahn-System in Buenos Aires steht seit mehr als einer Woche still, weil 2500 Transitarbeiter höhere Löhne fordern und streiken. Zwischen 600.000 und einer Million Menschen nutzen in der Millionenmetropole täglich die U-Bahn. Sie versuchen nun oberirdisch, in der Stadt herumzukommen.

**Kenia:** Die EU hat ein Projekt genehmigt, das Kenia helfen soll, seine Straßen zu verbessern. Mit dem EU-Beitrag von 15 Millionen Euro sollen 4000 km saniert oder neu gebaut und 38.000 km instand gehalten werden.

## Piraten am Horn von Afrika

Die Piraterie am Horn von Afrika kostet die internationale Schifffahrt jedes Jahr Milliarden. Durch das Seegebiet vor Somalia und den Golf von Aden führt die wichtigste Handelsroute zwischen Europa, der Arabischen Halbinsel und Asien.
Zur Sicherung des Schiffsverkehrs hat unter anderem die Europäische Union Marine-Einheiten dort im Einsatz. Obwohl sich die Zahl der Piratenangriffe auf Seeschiffe nach deutschen Angaben im ersten Halbjahr 2012 auf 69 von 163 im Vorjahreszeitraum mehr als halbiert hat und die Zahl der gekaperten Schiffe von 21 auf 13 gesunken ist, bleiben die Piraten vor Somalia ein großes Problem.
Im International Recommended Transit Corridor (IRTC), der 2009 zum Schutz des Schiffsverkehrs im piratenverseuchten Golf von Aden eingerichtet wurde, haben die meisten Schiffe ihr AIS-System zwar eingeschalten, senden aber keine Daten. Das Automatische Identifikationssystem (AIS) dient dem Austausch von Navigations- und andere Schiffsdaten. Die Übermittlung funktioniert über Funk. In Einsatzgebieten der UN, der EU und der Nato können diese AIS-Signale üblicherweise nicht empfangen werden.

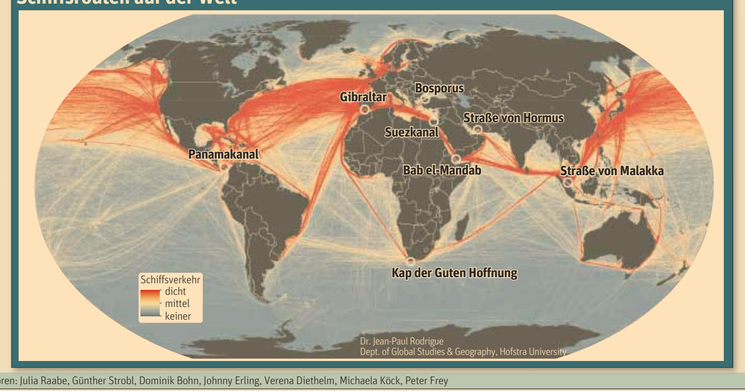
## Tote im Straßenverkehr

Die Industriestaaten haben die Zahl der Verkehrstoten im vergangenen Jahrzehnt stark reduzieren können. Das gilt dagegen nicht für viele aufstrebende Länder, die eine rasche Motorisierung erleben. Im Jahr 2010 kamen laut OECD weltweit mindestens 1,3 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben, mindestens 50 Millionen wurden verletzt – 90 Prozent davon in Ländern mit geringem oder mittlerem Einkommen. Im Mai 2011 haben die Vereinten Nationen ein Aktionsjahrzehnt für Verkehrssicherheit gestartet, das die Zahl der Verkehrstoten weltweit bis 2020 reduzieren soll.

**Getötete Verkehrsteilnehmer 2010**

| Länderauswahl | gesamt | pro 100.000 Einwohner |
|---|---|---|
| Malaysia | 6.872 | 23,8 |
| Kambodscha | 1.816 | 12,7 |
| USA | 32.885 | 10,6 |
| Österreich | 552 | 6,6 |
| Deutschland | 3.648 | 4,5 |
| Japan | 5.745 | 4,5 |
| Schweden | 266 | 2,8 |
| Island | 8 | 2,5 |

## Schiffsrouten auf der Welt




## Maersk, weltgrößte Containerflotte

Keine andere Reederei hat so viele Containerschiffe auf eigenen Namen laufen wie Moeller-Maersk aus Dänemark. Eines ihrer Flaggschiffe ist die Emma Maersk (Foto). Auf 397 Metern Länge und 56 Metern Breite kann sie 11.000 Container aufnehmen. Branchenbeobachter wie IHS Gobal Insight sagen bis 2016 ein jährliches Wachstum des Containervolumens um fünf bis sechs Prozent voraus. Das wären 36 Millionen Standardcontainer mehr als Ende 2011. Dennoch stehen alle großen Reedereien unter Druck, weil viele neu vom Stapel laufende Schiffe vorhandene Überkapazitäten in die Zukunft schieben dürften. Maersk Line, über die 15 Prozent des weltweiten Containerfrachtgeschäfts laufen, hat sich zuletzt eine Preisschlacht mit der Nummer zwei am Markt, der Schweizer MSC, geliefert. Die stark gestiegenen Treibstoffpreise haben ein Umdenken bewirkt. Seit Jahresbeginn steigen die Frachtraten wieder.

## Weltweiter Autobestand nimmt rasant zu

Während in Westeuropa hohe Spritpreise und Parkgebühren das Geschäft von Leih- und Car-Sharing-Firmen beflügeln, ist anderswo noch voll und ganz das eigene Auto gefragt. Nach Angaben des Center for Automotive Research steigt die Pkw-Nachfrage in den nächsten Jahren in Asien, Amerika und ausgewählten Ländern Europas kräftig an. In Russland etwa gehen die Prognosen von 3,5 Mio. verkauften Pkws in 2015 und von 5,2 Mio. zehn Jahre später aus. Zum Vergleich: 2010 wurden dort insgesamt 1,8 Mio. Pkws verkauft. In Indien wird mit einem Anstieg der verkauften Pkws von 1,8 Mio. (2010) auf 3,5 Mio. (2015) und 6,7 Mio. (2025) gerechnet. Auch die USA legen nochmals zu, von 11,5 Mio. (2010) auf 15 Mio. (2015) und 16,5 Mio. (2025). Noch beeindruckender ist der Zuwachs, der für China prognostiziert wird: Nach 11,4 Mio. verkauften Autos 2010 sollen es 2015 bereits 16 Mio. sein und 2025 gar 29,6 Millionen.

Hochgeschwindigkeitszüge (270–320 km/h)
Schiffsverkehr
Autoverkehr
Pkws pro 1000 Einwohner (2009)
Schiff
Flugzeug

DER STANDARD

Autoren: Julia Raabe, Günther Strobl, Dominik Bohn, Johnny Erling, Verena Diethelm, Michaela Köck, Peter Frey

Quellen: APA, Reuters, Economist, EIA, Encyclopedia of Earth, OECD, Statista, Weltbank, www.marinetraffic.com, www.flightradar24.com, www.zukunft-mobilitaet.net; Fotos: ap, epa, Reuters

## Tauchstation mit Kiemen

**Emilie Hobrücker, Oliver Hirsch und Thomas Vanicek entwarfen zum Thema „Audi – Beyond Sustainability“ ein futuristisches Tauchbootkonzept, das vor allem im Tourismus zum Einsatz kommen soll. Nachhaltigkeit bedeutet für die Studierenden dabei nicht nur, Abfälle zu vermeiden, sondern die Umwelt besser zurückzulassen, als man sie vorgefunden hat. Der Nereus filtert während des Tauchgangs durch seine Kiemen kleine Plastikpartikel aus dem Wasser und sorgt so für Sauberkeit. (lhag)**

# Der politische Wille ist entscheidend

Die Hälfte der Bevölkerung Kopenhagens fährt mit dem Rad zur Arbeit. Seit Jahren wird der Autoverkehr in Dänemarks Hauptstadt systematisch zurückgedrängt. Nächstes Ziel: Noch mehr Pendler sollen umsteigen.

*Anne Rentzsch aus Kopenhagen*

Allmorgendlich arbeitet Kopenhagen am Erhalt eines Europarekords: Nirgendwo sonst sind so viele Radfahrer unterwegs wie auf der Nørrebrogade, die als eine der Haupteinfallstraßen von den Vororten ins Stadtzentrum führt. Die Zählstation auf der Dronning Louises Bro in der City registriert Tag für Tag an die 30.000 Fahrräder. Extrabreite Radwege beherrschen das Bild; der Autoverkehr hat Platz abtreten müssen, mit nur einer Spur in jeder Fahrtrichtung ist er in die Straßenmitte verlagert worden. Keine parkenden Autos am Straßenrand, keine Autotür, die sich plötzlich öffnen und zur Gefahr für den Radler werden kann. An der Ampel ein Schild: „Hallo Radfahrer, hier kannst du die Füße abstützen.“ Dank der Fußstützen und Haltestangen an den Seiten kann man bei Rot bequem im Sattel sitzen bleiben.

Die Liste der Annehmlichkeiten für Kopenhagens Radfahrer ist lang und befindet sich in ständiger Erweiterung. Im April erst wurde der erste dänische „Super-Fahrradweg“ eröffnet, der über insgesamt 17 Kilometer vom Vorort Albertslund in die City führt. Mit Attributen wie hervorragender Ausschilderung, grüner Welle für eine Radlergeschwindigkeit von 20 km/h, teilweiser oder gänzlicher Trennung vom Autoverkehr und bevorzugter Schneeräumung sollen in den kommenden Jahren über zwanzig dieser Super-Fahrradwege zwischen Vororten und Innenstadt entstehen. Mit dem Riesenprojekt, einem Gemeinschaftswerk zwischen der Stadt und umliegenden Kommunen, sollen noch mehr Menschen zum Umsteigen auf das Rad ermuntert werden.

### „Noch nicht gut genug“

Schon jetzt hat das Fahrrad im Stadtverkehr einen Anteil von 33 Prozent; zwei von drei Kopenhagenern radeln mindestens einmal pro Woche. 50 Prozent der Hauptstädter und 35 Prozent der Vorortpendler wählen für den Weg zu Ausbildung und Arbeit das Rad. Fast alle Hauptstraßen haben Radwege, die mit bis zu fünf Metern als die breitesten sowie als die ebensten in Europa gelten; an mehr als 100 Stellen in der Stadt kann man ein Rad per Münzeinwurf so einfach leihen wie einen Einkaufswagen im Supermarkt.

Grüne Wellen für Radfahrer gibt es seit 2006. Sie führen geschmeidiger durch die Stadt und machen das Rasen und Drängeln weniger attraktiv. Doch den Stadtplanern reicht das nicht. „Von gut zur Weltspitze“ lautet das Motto der Kopenhagener „Fahrradstrategie 2011–2025“. Radfahrer sollen ihren Weg künftig noch schneller, bequemer und sicherer zurücklegen können, erklärt Andreas Røhl, Leiter des städtischen „Fahrradsekretariats“, dessen rund zehn Mitarbeiter ausschließlich mit der Planung und Auswertung von Fahrradprojekten beschäftigt sind. „Es geht um kurze, direkte Strecken, die die Tour so kurz wie möglich machen und Platz bieten, sodass jeder die ihm genehme Geschwindigkeit finden kann“, so Røhl. Im Blick habe man vor allem die noch wenig routinierten Radler und die Pendler, von denen immerhin schon Mitte der 1990er-Jahre knapp 30 Prozent zu Arbeit und Ausbildung radelten; seit knapp zehn Jahren schwankt der Anteil um die 35-Prozent-Marke, ohne den erhofften Sprung nach vorn zu machen. Die Zielvorgabe von 50 Prozent bis 2015 sieht man mittlerweile denn auch eher als politische Vision. Um ihr näher zu kommen, schließt man laut Røhl Maßnahmen wie die Einführung einer Citymaut nicht aus.

Im Zuge wachsenden Klimabewusstseins ist das Fahrradmekka Kopenhagen immer stärker in den Blickpunkt geraten; der Begriff „copenhagenize“ – „kopenhagenisieren“ – steht für die Beratung, die dänische Experten weltweit leisten. Zauberformeln ziehen sie aber nicht aus dem Ärmel – auch in Kopenhagen geschah die Entwicklung zur Fahrradstadt nicht von allein. „Man hat viele Jahre lang systematisch auf das Fahrrad gesetzt“, betont Andreas Røhl. „Der politische Wille ist das A und O – nicht zuletzt die Bereitschaft, auch unpopuläre Beschlüsse zu fassen, beispielsweise zur Einschränkung des Autoverkehrs.“ So war die Umgestaltung der Nørrebrogade zugunsten der Radfahrer keineswegs unumstritten – trotz heftiger Proteste blieb die Stadt bei ihrem Plan. Als entscheidend bezeichnet Andreas Røhl darüber hinaus gute urbane Voraussetzungen wie eine „dichte“ Stadt, fahrradfreundliche Klimabedingungen sowie eine lange Fahrradtradition: Die ersten Radwege entstanden schon Ende des 19. Jahrhunderts.

### Bewusste Wegwahl

Zwei Zäsuren sind in der Entwicklung zum Fahrradmekka dennoch sichtbar. Die erste datiert vom Ende der 1970er- und Anfang der 1980er-Jahre. Damals wählte Kopenhagen, das sich im vorhergehenden Jahrzehnt immer mehr zu einer herkömmlichen „Autostadt“ mit drögen Blechkolonnen entwickelt hatte, vor dem Hintergrund der Ölkrise und des wachsenden Unmuts der Bevölkerung bewusst einen eigenen Weg.

### Schnellste Alternative

Statt nur die Autowege auszuweiten, investierte man massiv in den Aufbau eines feinmaschigen Radwegenetzes. Die Statistik über die täglichen Fahrradreisen innerhalb der Stadt zwischen sechs und 18 Uhr zeigt den Erfolg dieser Strategie: Von 60.000 Reisen 1975 stieg die Kurve auf knapp über 100.000 zehn Jahre später und auf 125.000 1995. Seit man dann in einem zweiten großen Schritt um die Jahrtausendwende beschloss, das Projekt Fahrradstadt „generalstabsmäßig“ anzugehen – mit jährlichen Fahrradstrategien, stetig erhöhten Investitionen und mehr Augenmerk auf Komfort –, setzte sich der Anstieg fort, auf mittlerweile mehr als 190.000 Reisen täglich.

Wird die Radelbegeisterung der Kopenhagener mit den Super-Fahrradwegen auch stärker auf die Pendler übergreifen? Noch ist es laut Røhl zu früh für verlässliche Statistik, doch die erste Route werde offenbar besser angenommen als erwartet. Umfragen deuten darauf hin, dass man mit den Super-Wegen auf dem richtigen Weg ist: Die meisten Kopenhagener bevorzugen das Rad, weil es die schnellste Alternative darstellt, erst nach Gesundheits- und Kostengründen folgt die Rücksicht auf die Umwelt. „Wir arbeiten ständig daran, Radfahren komfortabler zu machen und gute Voraussetzungen für Radfahrer – und für Fußgänger – in die städtische Gesamtentwicklung einzubinden“, so Røhl. „Nur, wenn es komfortabel ist, werden sich die Leute für das Rad entscheiden. Radfahren ist kein Selbstzweck, sondern Teil des Konzepts von einer Stadt, in der man gut leben kann.“

**„Copenhagenize it!“ Dänemarks Hauptstadt leistet weltweit Entwicklungshilfe beim Aufbau funktionierender Fahrradwegnetze.** *Foto: AP / J. Dige*

# Alte und neue Wasserwege kommen nicht recht in Fluss

Die Binnenschifffahrt stagniert in ganz Europa. Auch an der Donau nimmt der Güterverkehr nicht zu. Investitionen in Fahrrinnen und Hafenanlagen können helfen, mehr noch aber ein Aufschwung am Balkan.

*Eric Frey*

**Wien** – Es ist – nach dem Tragen – die älteste Form des Warentransports und auch die sauberste. Und seit Jahrzehnten ist in Europa davon die Rede, dass die Schifffahrt auf Flüssen und Kanälen bald eine Renaissance erleben werde, die helfen werde, den Lkw-Verkehr mit seinen hohen $CO_2$-Emissionen zu reduzieren.

Aber stattdessen dümpelt die Binnenschifffahrt in Europa mit einem Anteil von etwa fünf Prozent am gesamten Warenverkehr dahin und ist seit 1990 kaum gestiegen. Das gilt insbesondere für Deutschland, wo seit der Wiedervereinigung Milliarden in den Bau neuer Kanäle gesteckt wurden. Auch auf dem österreichischen Abschnitt der Donau sind seit Jahren rund zehn Millionen Tonnen im Jahr unterwegs – und es werden trotz aller grünen Hoffnungen einfach nicht mehr.

Transportiert werden in erster Linie Eisenerz für die Voest-Werke in Linz sowie Erdöl und Agrarprodukte – also Massen-Rohstoffe mit hohem Gewicht. Anders als bei der Rhein-Schifffahrt hat sich auf der Donau kein regelmäßiger Containertransport für höherwertige Güter etabliert. Ein Grund dafür ist laut Markus Simoner, Leiter der Entwicklung Infrastruktur bei der via donau, der österreichischen Wasserstraßengesellschaft, vor allem die fehlende Fahrwassertiefe an einigen Stellen – auch auf der Strecke zwischen Wien und Hainburg –, die bei Niedrigwasser nur eine Teilbeladung der Schiffe erlaube, sagt Simoner dem STANDARD.

Für Spediteure werden dadurch die Transportkosten weniger gut berechenbar.

### Naturschutzauflagen bremsen

Weitere Hürden sind die unsichere Wirtschaftslage in Südosteuropa und die schleppende Verwirklichung notwendiger Investitionen in die Infrastruktur, vor allem beim Umschlag zwischen Wasser, Bahn und Straße. Naturschutzauflagen im sensiblen Flussgebiet ziehen viele Projekte in die Länge.

Die Donauschifffahrt ist auch Opfer der unruhigen Politik in der Balkanregion. Bis 1989 hemmte die Planwirtschaft im Ostblock den Warenverkehr, danach war es der Jugoslawienkrieg. Eine im Kosovokrieg 1999 von Nato-Bomben zerstörte Brücke bei Novisad, die die Donau jahrelang blockierte, wurde erst 2005 wieder ganz instand gesetzt. Der darauf folgende Aufschwung, der den Gütertransport 2007 auf einen Rekord von 12 Millionen Tonnen steigen ließ, kam in der Wirtschaftskrise ab 2008 wieder zum Stillstand.

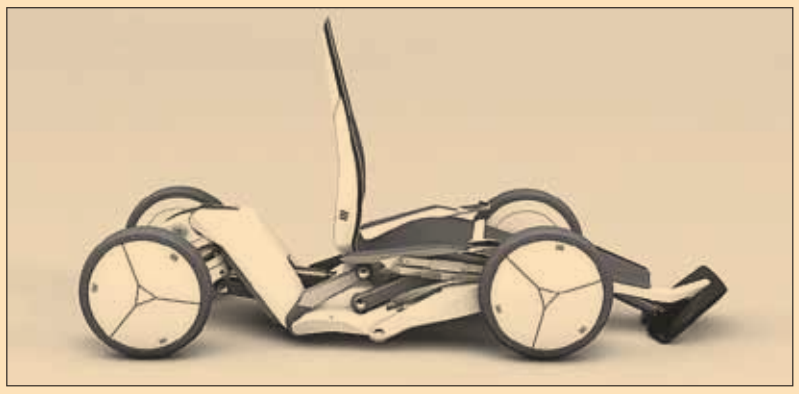
Laufende Investitionen sollten den Güterverkehr in den kommenden Jahren erleichtern, sagt Simoner. Auch Österreich bemüht sich, ganzjährig ein verlässlich tiefes Fahrwasser östlich von Wien zu schaffen. Auch in den Ländern flussabwärts sind, oft mit europäischer Hilfe, größere Investitionen geplant.

Damit etwa der lukrative Containerverkehr abhebt, sind kritische Größen notwendig, und dafür müsste sich Südosteuropa wirtschaftlich weiterentwickeln. Nach Einschätzung vieler Ökonomen ist das derzeit nicht in Sicht. Ein Hoffnungsmarkt ist hingegen die Schwarzmeer-Region, und hier vor allem die Türkei.

„Geld ist nicht das Kardinalproblem", sagt Simoner. „Für die Verbesserung der gesamten Donau brauchen wir zwei bis drei Milliarden Euro. Das ist im Vergleich zu Straßen- oder Bahntunnelbauten wenig."

Dass Geld allein keinen florierenden Güterverkehr ermöglicht, haben die Deutschen schmerzhaft zu spüren bekommen. Der Main-Donau-Kanal in Süddeutschland, der 1992 fertiggestellt wurde und die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet, hat die Erwartungen nicht erfüllt. Verwendet wird er vor allem von Kreuzfahrtschiffen, die von Mitteldeutschland zur Donau wollen.

Noch viel größerer Flops sind die neuen Kanäle in Ostdeutschland, und vor allem das „Europäische Wasserstraßenkreuz" bei Magdeburg, eine Wasserbrücke über die Elbe, die den Havel-Oder-Kanal mit dem Mittellandkanal verbindet. Statt prognostizierter 18 Millionen Tonnen wurden etwa 2009 wegen der Schwäche der ostdeutschen Industrie nur 2,7 Millionen Tonnen über das spektakuläre Bauwerk verschoben. Zahlreiche andere Bauprojekte wurden von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) gestoppt.



## Im Geländegang

**„Herauszufinden, wie Materialien, Mechanik, Technik und Form am besten zusammenpassen, um es den Benutzern so angenehm wie möglich zu machen, war die Inspiration für das Projekt", erinnert sich der Schwede Niklas Ytterström. Der elektrische Rollstuhl Wheelchair passt sich automatisch unterschiedlichen Terrains an. Die Benutzer können sich außerdem in verschiedene Positionen bringen – vom Ins- und Aus-dem-Bett-Steigen bis zum Aufrichten für eine bessere Sicht. Für sein Diplomprojekt arbeitete der Schwede mit der Firma Permobil zusammen. (lhag)**

Wer international Erfolge feiern will, braucht auch in puncto Telefonie die beste Ausrüstung.

Puma stellt an sich selbst die höchsten Ansprüche, bei der Qualität wie bei der Herstellung: Umwelt- und Sozialbewusstsein sind oberstes Gebot. Um weltweit allen Anforderungen gerecht zu werden, verlässt sich das Unternehmen auf T-Mobile: einen globalen Partner, der alle Mitarbeiter immer bestens verbindet – ob sie nun ins Ausland oder im Ausland telefonieren. Mit T-Mobile machen so auch die General Manager Hannes Mur und Martyn Bowen mehr aus ihrem Geschäft.

www.t-mobile.at/business

Martyn Bowen,
General Manager EEMEA,
Komm.-Rat Hannes Mur,
General Manager EEMEA
(Austria PUMA Dassler Ges.m.b.H.)

PUMA
puma.com

Gemeinsam mehr erleben.

T Mobile

Infos unter www.t-mobile.at/business

Ein Ticket für alle Öffis bleibt ein Traum Seite 19

Roboter im Olympia-Fieber NETBUSINESS Seite 22

# SPÖ tastet sich an Zugangshürden heran

**Für Ministerin Claudia Schmied ist klar, dass auch Unis „Mengengerüste" brauchen.** *Foto: Ch. Fischer*

In der politischen Austarierung von Angebot und Nachfrage an den Unis gibt es Bewegung. Aus der SPÖ kommen vermehrt Stimmen, die bereit wären, Zugangsbeschränkungen quasi als „Part of the game" zu akzeptieren – wenn es mehr Studienplätze gibt.

*Lisa Nimmervoll*

**Wien/Alpbach** – „Da bröckelt einiges", findet Franz Voves (SPÖ) und meint damit die unipolitische Positionierung seiner Partei. So bekannte der steirische Landeshauptmann Franz Voves am Freitag bei den Alpbacher Technologiegesprächen offen, dass er sich Zugangsbeschränkungen an den Universitäten vorstellen kann. Allerdings wäre es ihm lieber gewesen, die Regierung hätte das Paket aus Gesamtschule, Studiengebühren und Zugangsregeln schon früher in Angriff genommen.

Schon zuvor hatte SPÖ-Wissenschaftssprecherin Andrea Kuntzl signalisiert, mit der ÖVP über „definierte Kapazitäten" für die in der Koalition akkordierte Studienplatzfinanzierung zu sprechen – allerdings nur, wenn es danach nicht weniger Studienplätze gibt.

Sie verhandelt bereits seit dem Frühjahr mit Wissenschaftsminister Karlheinz Töchterle über eine Studienplatzfinanzierung. Dann soll der Bund wissen, wie viel bestimmte Studienplätze kosten – und wie viele er finanzieren kann oder will. Streitpunkt in der Koalition ist, wie man Fächer mit großer Spannweite zwischen Angebot und Nachfrage dann reguliert.

Für Unterrichtsministerin Claudia Schmied, als Ökonomin vertraut mit solchen Szenarios, ist klar: „Jede Studienplatzfinanzierung beinhaltet das Wort Studienplatz, also braucht man Kapazitäten und ein Mengengerüst." Dieses müsse aber „offensiv" gestaltet sein, betonte sie im STANDARD-Gespräch: „Wo es eine höhere Nachfrage nach Studienplätzen gibt, muss garantiert sein, dass die Mengengerüste variabel sind." In bestimmten, begehrten Fächern, müsste also aufgestockt werden.

SPÖ-Bundesgeschäftsführerin Laura Rudas formulierte die rote Linie im Ö1-*Mittagsjournal* schärfer: „Die Summe der Studienplätze soll mehr werden und nicht weniger." Was man aber auch brauche, sei eine bessere Verteilung.

Dem schließt sich Schmied an: „Mehr Studienplätze sind das Ziel, weil wir ja mehr Absolventen wollen und uns als Regierung der EU gegenüber dazu auch verpflichtet haben. Es dürfen zumindest nicht weniger werden."

Teil zwei der Aussage teilt auch die ÖVP: „Außer Streit steht dabei, dass es insgesamt nicht weniger Studierende geben soll", sagte Minister Töchterle zum STANDARD.

Technologieförderung Seite 25
Kommentar Seite 44

Interview mit Rektorenchef Heinrich Schmidinger: derStandard.at/Bildung

## MELANGE

### Stadlers Idol: Ein gefürchteter Feldherr

In den selbstverfassten Steckbriefen von Politikern, die sie in Wahlbroschüren und auf diversen Homepages veröffentlichen, finden sich immer wieder erhellende Hinweise. Da war etwa der Fall eines vollschlanken steirischen Landespolitikers, der unter der Rubrik „Lieblingsspeise" aufnotiert hatte: „Schlachtplatte". Auch die aktuellen BZÖ-Steckbriefe auf der Parteihomepage bergen aufschlussreiche Details.

Als politisches Vorbild nennen die BZÖ-Politiker unisono „Jörg Haider". Nur einer ist sehr speziell: **Ewald Stadler** (Lieblingsspeise: „Laugenbrezn"). Er nennt als politisches Idol **Johann Tserclaes v. Tilly** – ein gefürchteter, asketischer Feldherr im Dreißigjährigen Krieg. Er führte 32 Schlachten für Kaiser und die Katholische Liga und kämpfte gegen die Türken. Für die protestantische Geschichtsschreibung war er ein „roher Wüterich".

Bemerkenswert, was in Politikern so alles schlummert. (mue)

## KURZ GEMELDET

### Schnider ortet Mehrheit für Gesamtschule in ÖVP

**Wien** – Andreas Schnider (ÖVP) sieht eine Mehrheit in seiner Partei für die Einführung einer Gesamtschule. Der Leiter der Kommission zur Reform der Lehrerausbildung sagt, dass eine Mehrheit derer, die sich noch nicht zu Wort gemeldet haben oder die sich nicht trauen, dafür sei. „Auch immer mehr Spitzenleute der ÖVP wünschen sich die Gesamtschule", sagte Schnider. (APA)

### Ärztekammer stellt fünf Forderungen für Elga

**Wien** – Die Ärztekammer hat in einer außerordentlichen Sitzung fünf Forderungen für die Elektronische Gesundheitsakte (Elga) formuliert. Die Ärzteschaft fordert die freiwillige Teilnahme an Elga, garantierte Benutzerfreundlichkeit im ärztlichen Alltag, Datenschutz und Datensicherheit, gesicherte Finanzierung sowie eine Probephase. Ärztekammer-Präsident Artur Wechselberger verlangt eine Umsetzung, sonst drohe Elga zur teuren Blamage zu werden. (APA)

Echte Abenteurer lassen sich nicht von ihrem Grillvorhaben abhalten. Schon gar nicht durch Regenwetter. Gut, wenn man da einen Energieversorger hat, auf den man zählen kann. Denn als zuverlässiger Strom-, Gas-, Wärme- und Wasserversorger bietet die EVN verlässlich Energie in jeder Situation. Jetzt informieren auf **www.evn.at** oder unter **0800 800 100**. **Die EVN ist immer für mich da.**

EVN

# „Gibt kein Menschenrecht auf einen Mallorca-Flug“

Rüpelhafte Radfahrer und der Fetisch Auto: Philosoph **Konrad Paul Liessmann** spricht mit Verkehrsministerin **Doris Bures** über die Kosten und Grenzen von Mobilität. **Peter Mayr** hat moderiert.

**Mobilität habe auch eine „soziale Funktion“, sagt Ministerin Doris Bures (SPÖ). Autofahren könne aber wieder zum Privileg werden, warnt Philosoph Konrad Paul Liessmann.** *Fotos: Corn*

STANDARD: *Herr Liessmann, Sie fahren mehrere tausend Kilometer im Jahr mit dem Rennrad. Wie oft werden Sie da von Autofahrern gefährlich bedrängt?*

**Liessmann:** Was ständig passiert, ist, dass man fast ignoriert und knappest überholt wird. Im Hirn mancher Autofahrer hat der Radfahrer offenbar immer Nachrang.

STANDARD: *Wenn man die Diskussionen in Wien verfolgt, entsteht aber der Eindruck, die Radfahrer seien undisziplinierte Rüpel.*

**Liessmann:** Verkehrsprobleme zu lösen, indem die objektiv schwächste Gruppe zum Gegenstand der Kritik gemacht wird, halte ich für problematisch. Natürlich wird es Rüpel geben, aber ein Radler verursacht an einem Auto höchstens einen Blechschaden, zuckt ein Autofahrer aus, ist der Fahrradfahrer tot.

**Bures:** Autofahrer gegen Radfahrer, Radfahrer gegen Fußgänger – das zeigt, dass vielerorts möglicherweise noch eine Mentalität vorherrscht, die heißt: Der Stärkere setzt sich durch, der Schwächere bleibt auf der Strecke. Das lehne ich ab. Erstaunlich ist dabei, dass sich die Einstellung jedes Einzelnen damit ändert, welches Verkehrsmittel er benützt. Wir haben 8,2 Millionen Einwohner und zirka sieben Millionen Fahrräder. Daraus kann ich ableiten, dass viele Autofahrer auch Radfahrer sind – und dennoch gibt es diese Konflikte.

**Liessmann:** Es gibt die philosophische These, die auf Günther Anders zurückgeht, dass unser Verhalten wesentlich von den Geräten bestimmt wird, die wir gebrauchen. Wir übernehmen die Logik der Geräte. Der Logik des Autos entspricht es nicht, Rücksicht zu nehmen, sondern Gas zu geben. Die Logik des Rades ist eine andere. Das erklärt, warum ein Radfahrer, der ein Auto fährt, nicht wie ein Radfahrer denkt, sondern wie ein Autofahrer.

STANDARD: *Sind die Auseinandersetzungen in Österreich besonders schlimm?*

**Liessmann:** Zum Teil ist es sicher eine Mentalitätssache. In Österreich ist das Auto lange privilegiert und dadurch auch fetischisiert worden. Es hat doch gegolten: Straßen sind nur für die Autos da! Alle anderen müssen sich um das, was übrigbleibt, prügeln. Schauen Sie sich die Ampelfrequenzen an. Wie lange sind Grünphasen für Autos, wie lange für Fußgänger? Manche Ampeln sind ja so geschaltet, dass selbst ein halbwegs sportlicher Typ im Laufschritt es nicht bei Grün schafft. Wir lernen erst langsam, dass es unterschiedliche, aber gleichberechtigte Benutzer der öffentlichen Verkehrsflächen gibt.

**Bures:** Der Wert des Autos in den 1970er-Jahren, das auch ein Wohlstandssymbol dargestellt hat, war in vielen anderen Ländern nicht in dem Ausmaß gegeben. Ich bin aber überzeugt, dass der Autofetischist, wie wir ihn in Österreich kennen, aussterben wird.

Mir geht es nicht darum, Mobilität in gewissen Bereichen nur noch Reichen zu ermöglichen.

**Doris Bures**

STANDARD: *Was macht Sie da so sicher? Ohne Auto scheint es in Österreich nicht zu gehen: Laut einer Studie hätte selbst ein Benzinpreis von mehr als zwei Euro pro Liter bei jedem Zweiten keine Auswirkung auf das Fahrverhalten.*

**Bures:** Da muss man sich die Ursachen ansehen. Es gibt viele Menschen, die heute noch auf das Auto angewiesen sind. Wenn es irgendwie leistbar ist, werden diese Autofahrer auch diese Benzinpreise zahlen. Nicht in den Ballungsräumen, dort ist der öffentliche Verkehr hervorragend. Beispiel Wien: Vor 20 Jahren hat jeder Mensch, kaum war er 18 Jahre alt, den Führerschein gemacht – vorher ist man Moped gefahren. Das ist heute anders. Jeder zweite Jugendliche in Wien unter 20 besitzt keinen Führerschein.

**2+1 Sommer GESPRÄCH**
**Verkehrsministerin trifft Philosoph**
**8. Teil**

STANDARD: *Ein neues Problem bringt der E10-Sprit. Man will an Rohstoffreserven sparen, opfert dafür Lebensmittel.*

**Liessmann:** Zugespitzt gefragt: Was ist wichtiger? Dass Menschen essen oder dass Menschen Auto fahren? Wir tendieren offenbar zu Letzterem. Das wäre schon zynisch.

**Bures:** Beim E10 sind viele Fragen offen. Wir sollten auch nicht die Fehler anderer wiederholen. Denken Sie an die E10-Einführung in Deutschland. Dort hat sich beispielsweise nachher herausgestellt, dass es Autotypen gibt, deren Motoren den neuen Treibstoff nicht vertragen. Entsprechende Hinweise haben gefehlt. Möglicherweise ist es auch gar nicht nötig, Lebensmittel zu verspriten. Es gibt ja bereits Pilotprojekte, wo Treibstoff aus Abfällen gewonnen wird. Einfach zu sagen, E10 ist die Antwort auf die großen Klimaherausforderungen, halte ich wahrlich für zu kurz gegriffen.

STANDARD: *Der Umweltminister glaubt das aber.*

**Bures:** Ich halte es, wie gesagt, jedenfalls für zu kurz gegriffen.

STANDARD: *Überholt sich der Autofetischismus auch, weil Autofahren vielleicht zu teuer wird?*

**Bures:** Das ist sicher nicht mein Mobilitätskonzept. Mobilität hat für mich auch eine soziale Funktion. Mir geht es nicht darum, sie in gewissen Bereichen nur noch Reichen zu ermöglichen. Die Verpflichtung, die wir haben, ist, umweltfreundliche Verkehrsträger auszubauen. Stichwort: Modernisierung der Bahn.

**Liessmann:** Wenn der Individualverkehr zurückgedrängt werden soll, der Platz knapper und das Benzin teurer wird, könnte Autofahren wieder ein Privileg werden. Was den Ausbau des öffentlichen Verkehrs betrifft: Man hat ihn in der Vergangenheit lange zurückgebaut, weil ja ohnehin jeder Auto fährt. Wir hatten ja schon ein besseres Netz.

**Bures:** Weil es im ersten Moment billiger ist. Straßenbauen kostet einen Bruchteil von dem, was eine Eisenbahnstrecke kostet. Aber hier gibt es heute ja einen klaren Paradigmenwechsel: Erstmals werden Straßenbauvorhaben aus dem Bundesstraßengesetz gestrichen, und es fließen weit mehr Mittel in den Bau einer modernen Schieneninfrastruktur als in den Bau neuer Straßen.

**Liessmann:** Es ist zum Teil erschütternd: Ich habe einen Reiseführer aus dem Jahr 1910. Damals war man mit der Eisenbahn schneller in Venedig als heute. Das kann's ja nicht sein!

**Bures:** Heute fliegen Sie um ein paar Euro ...

**Liessmann:** Stimmt. Das ist aber kein Grund, den öffentlichen Verkehr so zu organisieren, dass er hinter seine eigenen technischen Möglichkeiten weit zurückfällt. Man hat manchmal den Eindruck – auch durch eine bestimmte Art der Bahnhofsneubauten – als würde der öffentliche Verkehr sich schämen, dass er Verkehr ist. Man baut Bahnhöfe als Shoppingcenter und nicht als Ort des Ankommens und Wegfahrens.

**Bures:** Die Bahnhöfe stehen auf zentralsten Flächen der Stadt, diese dann mit großen Dienstleistungsangeboten zu verbinden halte ich doch für ein gutes Konzept.

**Liessmann:** Im 19. Jahrhundert waren Bahnhöfe die Kathedralen der Moderne, Monumente der Mobilität; heute sind es Stätten des Konsums wie alles andere auch.

STANDARD: *Mobilität erzeugt also auch Hässlichkeit?*

**Liessmann:** Denken Sie an die Shoppingcenter an den Stadträndern, die gleichzeitig zur Verödung innerstädtischer Geschäftskultur führten. Oder an die alten Bahnhöfe, die abgerissen oder eher grauenhaft modernisiert wurden.

**Bures:** Halt! Widerspruch! Der neue Salzburger Hauptbahnhof wird einer der schönsten – Hightech verbunden mit alter Architektur. Aber Sie haben natürlich recht, was die Einkaufszentren in den Speckgürteln betrifft. Daran sieht man ja, dass man im Mobilitätsbereich bei den zentralen Herausforderungen gesamtheitlich denken und arbeiten muss. Derzeit lebt jeder Zweite in Österreich in einem Ballungszentrum, und bis zum Jahr 2050, sagt eine Studie der Statistik Austria, werden es 80 Prozent sein. Ich teile Ihre Meinung, dass es wirkliche Fehlentwicklungen gegeben hat. Es gibt natürlich auch unnötige Mobilität.

STANDARD: *Wo zum Beispiel?*

**Bures:** Im Bereich des Gütertransports können wir noch viel besser sein. Das klassische Beispiel: Das bayrische Schwein wird nach Italien geführt, nur damit es Prosciutto wird. Aber selbst wenn Mobilität steigt, ist ja die entscheidende Frage, wie ich sie organisiere.

Natürlich ist es richtig, niemanden auszuschließen. Wir stoßen aber an Kapazitätsgrenzen.

**Konrad Paul Liessmann**

**Liessmann:** Mobilität kann nicht nur erweitert werden. Wir müssen ernsthaft darüber nachdenken, wo sie ihre Grenzen findet und zurückgenommen werden kann – oder muss.

STANDARD: *Etwa im Flugverkehr? Vor nicht allzu langer Zeit war Fliegen ein Reichenprogramm. Das hat sich rapide geändert – ist das so weiter haltbar?*

**Bures:** Wir sind noch mit dem Interrail-Ticket durch Europa gereist. Es war undenkbar, nach Paris oder Rom zu fliegen. Heute ist es so, dass man ungefähr bei 1000 Kilometer Entfernung das Flugzeug wählt. Es fahren zwar so viele Menschen Eisenbahn wie noch nie, aber wo sind Züge eingestellt worden? Strecken wie Wien–Paris fährt niemand, weil es ein attraktiveres Verkehrsmittel gibt. Aber es spricht sicher nichts dagegen, dass Menschen mit niedrigerem Einkommen auch die Möglichkeit haben, die Welt kennenzulernen. Es gibt ja den Spruch: Reisen bildet. Meine Mutter hätte sich mit ihren sechs Kindern nie im Leben einen Flug nach Mallorca leisten können.

**Liessmann:** Natürlich ist es richtig, niemanden auszuschließen. Wir stoßen aber an Kapazitätsgrenzen, wenn das Erdöl spürbar knapp wird. Alternativen wie ein E-Flugzeug sind nicht in Sicht. Es werden Großflugzeuge gebaut, die neue Infrastrukturprobleme erzeugen. Da ist irgendwann der Plafond erreicht.

**Bures:** Wer das ganze Jahr darauf spart, im Urlaub zum Meer zu fliegen, dem will ich das nicht nehmen. Es sollte jeder für sich entscheiden dürfen.

STANDARD: *Mehr Flüge bedeuten größere Flughäfen, mehr Landepisten ...*

**Bures:** Selbst wenn das Flugverkehrsaufkommen steigt, gibt es Maßnahmen, um die Auswirkungen abzufedern. Manche Strecken werden wohl auch unrentabel: Es wird keine Flüge mehr vom Wiener Flughafen nach Linz geben, wenn man ab 1. Jänner 2013 mit dem Zug in einer Stunde und 15 Minuten mitten im Linzer Stadtzentrum ist.

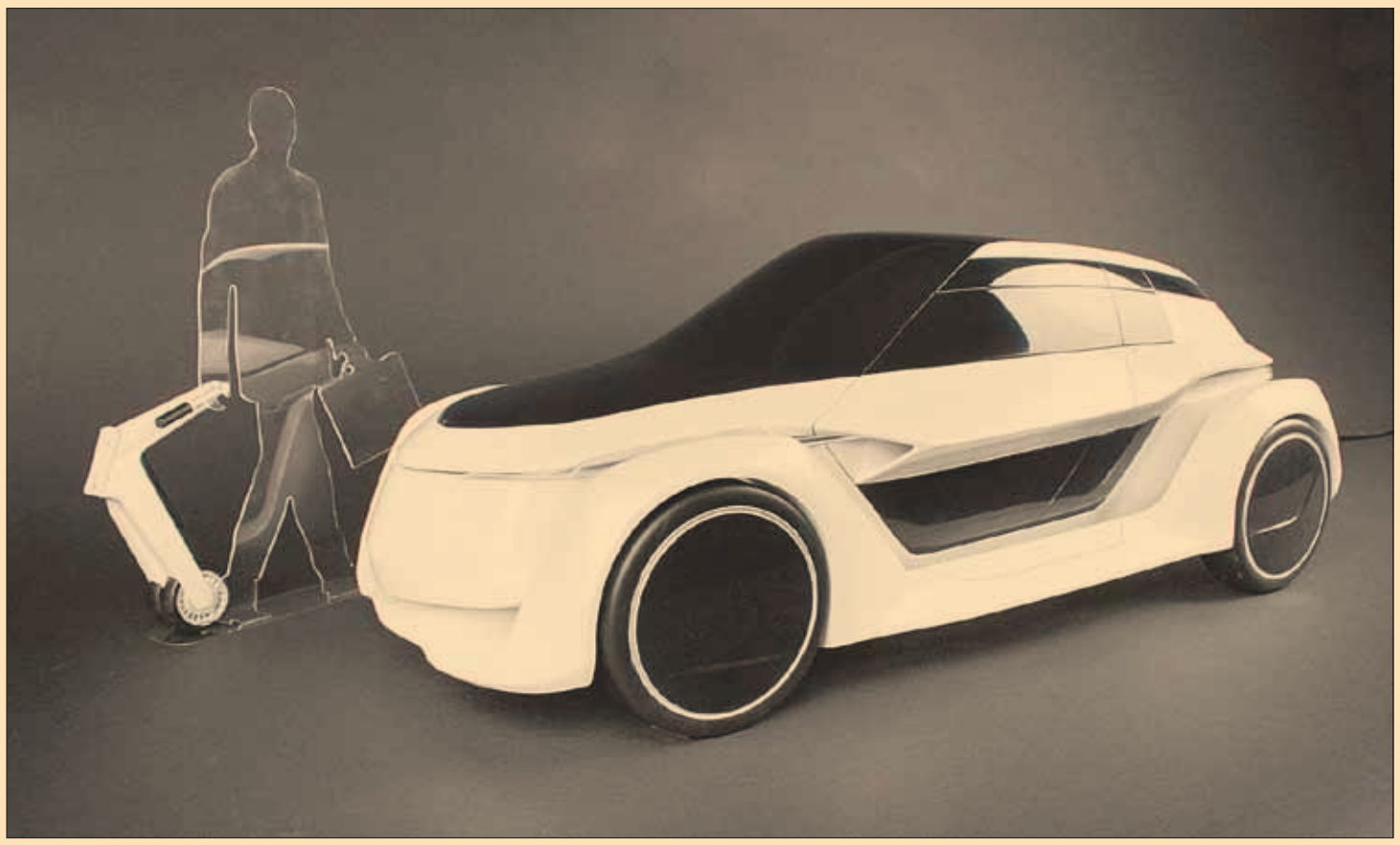
**Liessmann:** Es ist schön, wenn wir uns die billigen Urlaubsflüge leisten können. Das heißt aber, dass die folgenden Generationen es nicht mehr können werden. Es gibt wohl ein Menschenrecht auf Erholung, aber kein Menschenrecht auf einen Mallorca-Flug. Wir sind die ressourcenfressendste Zivilisation, die es je gegeben hat, und ich weiß nicht, ob das mit diesem Fetisch Mobilität immer gerechtfertigt werden kann. Dazu kommt noch ein Widerspruch: Die Mobilität des einen kann der Nachteil des anderen sein. Das Problem eines Anrainers einer Transitroute ist kaum zu lösen, man kann bauliche Maßnahmen setzen, die dann auch wieder ihren Preis haben. Irgendwann muss aber man fragen: Ist der noch gerechtfertigt? Man muss ja nicht so weit gehen wie der Philosoph Blaise Pascal, der gesagt hat: „Das ganze Unglück der Menschen kommt aus einer einzigen Ursache: nicht ruhig in einem Zimmer bleiben zu können.“

**Bures:** Da würde aber unser Sozialverhalten verkümmern. Ich bin da eher bei Joseph Roth, der hat gesagt: „Ich könnte jahrelang zu Hause sitzen und zufrieden sein, wenn nur nicht die Bahnhöfe wären.“

## ZU DEN PERSONEN

**Konrad Paul Liessmann,** geboren 1953 in Villach, ist Professor am Institut für Philosophie der Uni Wien. 1996 erhielt er den Staatspreis für Kulturpublizistik, 2006 wurde er „Wissenschafter des Jahres“. Kürzlich ist im Zsolnay-Verlag sein Buch *Lob der Grenze – Kritik der politischen Unterscheidungskraft* erschienen.

**Doris Bures,** 1962 in Wien geboren, ist seit Dezember 2008 Ministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. Davor war sie Frauenministerin und SPÖ-Bundesgeschäftsführerin. Bures wuchs mit der alleinerziehenden Mutter und fünf Geschwistern in Wien-Liesing auf. Sie ist ausgebildete zahnärztliche Assistentin.



## Für jede Distanz

**Für Maximilian Dricke, Martin Hanl und Michael Jaritz ist der Trend zu mehr Fahrverboten und enormen Distanzen in den Großstädten der Zukunft ausschlaggebend. Durch Biogas betrieben und mit zwei E-Scootern im Heck ausgestattet, soll der in Zusammenarbeit mit Magna Steyr entstandene EXIRE eine Alternative zum öffentlichen Verkehr darstellen. (lhag)**

# Neue Antriebe brauchen neue Energie

Welcher Antrieb, welcher Motor? Das ist eigentlich nicht so wichtig. Welche Formen von Energie in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zur Verfügung stehen werden, das ist die wesentliche Frage.

*Rudolf Skarics*

Bis heute war die stetige Entwicklung der Verbrennungskraftmaschine mit der Verfügbarkeit von Erdöl in scheinbar unbegrenzten Mengen zu niedrigsten Preisen verknüpft. Mit wilden Schwankungen am Rohölmarkt und zunehmender Unsicherheit der weltpolitischen Lage wird immer augenscheinlicher über Alternativen geredet. Die Argumente für einen Strategiewechsel weg vom Verbrennungsmotor sind breit gestreut: Die einen wollen mit neuen Technologien politische Unabhängigkeit verringern, die anderen den verkehrsbedingten $CO_2$-Ausstoß eindämmen, und eigentlich wollen alle beides.

Schon erscheint eine Fokussierung auf die sogenannte Elektromobilität als universelles Rettungsprogramm. Zwar haben Elektromotoren einen extrem hohen Wirkungsgrad und stoßen keinerlei Schadstoffe aus, allerdings entsteht die große Wolke an Kohlendioxid und Schadstoffen bereits bei der Stromerzeugung. Im günstigsten Fall (Wasserkraft) sehr wenig, im ungünstigsten Fall (Kohle) extrem viel. Damit ist klar: Auch das Elektroauto hilft uns jetzt nicht wirklich aus der Falle.

### Energieträger und Maschine

Schlagworte gibt es genug: Biosprit, Brennstoffzelle, Wasserstoffantrieb, Erdgas etc. Allerdings muss man schon zwei Dinge auseinanderhalten: Den Energieträger und die Maschine, die die Energie in Bewegung umwandelt. Die primäre Frage ist nun gar nicht, welche Maschine die Fahrzeuge künftig antreiben wird, sondern welche Energieträger zur Verfügung stehen, die für eine mobile Anwendung geeignet und sinnvoll sind. Die Kraftmaschine ergibt sich daraus geradezu von selbst.

Und da ist vieles offen und vieles spannend. Jedenfalls ist eine umweltfreundliche Herstellung, Speicherung und Verteilung der Energieträger Voraussetzung für zukunftsfähige Konzepte. Verbrennen im bisher gewohnten Sinn kann man nur zwei Stoffe, nämlich Kohlenstoff und Wasserstoff. Da die kohlenstoffhältigen Energievorräte zur Neige gehen und für den Treibhauseffekt hauptverantwortlich sind, bleibt eigentlich nur mehr Wasserstoff als flüssiger oder gasförmiger Energieträger mit hoher Energiedichte. Kohlenstoffhältige Treibstoffe aus nachwachsenden Quellen stehen immer entweder in unmittelbarer oder mittelbarer Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion.

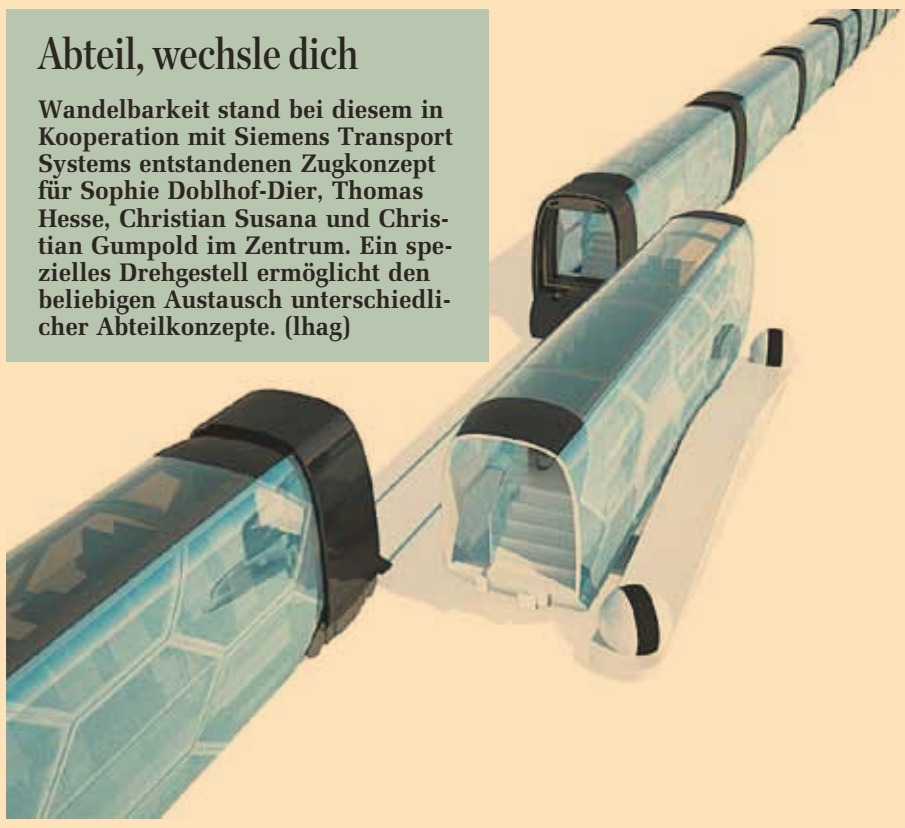
Ein Versuch, die Zukunft unserer Antriebe zu skizzieren, könnte nun etwa so aussehen: Nach dem medialen Hype der Elektromobilität wird sich alles wieder beruhigen. Aufgrund der geringen elektrischen Speicherfähigkeit der Batterien, selbst bei noch großen Fortschritten, erscheint der Elektroantrieb nur für leichte Fahrzeug und kurze Distanzen sinnvoll. Der Elektroantrieb kann nur dann eine wirklich dominante Rolle spielen, wenn es möglich ist, Wasserstoff umweltfreundlich in großen Mengen herzustellen, zu verteilen, zu speichern und in der Brennstoffzelle zu elektrischem Strom umzuwandeln, wobei Letzteres die leichteste Übung darstellt. Erst dann sind große Lasten über große Entfernungen mit Elektromotor unabhängig von einem Stromnetz zu bewegen.

Deshalb wird der Verbrennungsmotor noch sehr lange die Führungsrolle in der individuellen Mobilität behalten. Diesseits aller Theorien und Szenarien, also im wahren Leben, geht es vorerst darum, die Möglichkeiten an Alternativen für Benzin und Diesel auszureizen. Mit steigenden Kraftstoffpreisen könnte Erdgas noch längere Zeit eine eher erschwingliche Alternative bleiben. Es ist zwar etwas umweltfreundlicher als Benzin und Diesel, aber eben auch ein fossiler Kraftstoff mit Treibhauspotenzial. Besonders heikel ist in diesem Zusammenhang die Gewinnung von Erdgas durch Fracking zu sehen, eine Technologie, die durch Einsatz extremer Mengen an giftigen Chemikalien unüberschaubare Risiken für die Umwelt darstellt.

Die Frage, wie sehr Kraftstoffe aus nachwachsenden Quellen eine Rolle spielen werden, ist ebenso hoch politisch. Jetzt schon stellen steigende Weizenpreise die Beimischung geringer Mengen von Ethanol zum Benzin infrage, wirtschaftlich sowieso und moralisch erst recht.

### Den Motor weiterentwickeln

Schon die Dampfmaschine erlebte ganz am Ende ihrer Karriere die größten Fortschritte infolge der Bedrohung durch den Verbrennungsmotor. So wird auch jetzt der Verbrennungsmotor noch gründlich weiterentwickelt werden, bevor er durch etwas anderes abgelöst werden kann, in unmittelbarer Folge eigentlich nur durch die Brennstoffzelle. Und dafür fehlt der Wasserstoff – wahrscheinlich noch lange. Elektroantrieb kann nur einen Teil der Antwort darstellen.



## Abteil, wechsle dich

**Wandelbarkeit stand bei diesem in Kooperation mit Siemens Transport Systems entstandenen Zugkonzept für Sophie Doblhof-Dier, Thomas Hesse, Christian Susana und Christian Gumpold im Zentrum. Ein spezielles Drehgestell ermöglicht den beliebigen Austausch unterschiedlicher Abteilkonzepte. (lhag)**

# Besser wegfahren, besser ankommen mit der Wolke

Die Mobilitätsdatencloud, eine mobile, offene Kommunikationsplattform, ist zentraler Teil eines Forschungsprojekts der deutschen Fraunhofer-Gesellschaft. Es geht dabei um die Zukunft des Carsharings, kombiniert mit Elektromobilität.

*Markus Böhm*

Nicht besitzen, sondern teilen. Das ist das Grundprinzip von Carsharing, das es bereits in vielen Großstädten gibt und das sich wachsender Beliebtheit erfreut. Forscher der deutschen Fraunhofer-Gesellschaft denken dieses Modell für eine elektromobile Zukunft im sogenannten Übermorgen-Projekt „Gemeinschaftlich-e-Mobilität: Fahrzeuge, Daten und Infrastruktur", kurz Gemo, weiter.

„Grundsätzlich arbeitet Fraunhofer sehr industrie- und anwendungsnah, aber hier dürfen wir weit in die Zukunft blicken. Wir dürfen ein bisschen spinnen", sagt Florian Rothfuss vom Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) in Stuttgart.

Geht es nach der EU, schildert Rothfuss, der das Projekt koordiniert, soll schon im Jahr 2050 in allen großen europäischen Städten nur noch elektrisch gefahren werden. Ein schönes Ziel, das die Experten noch um eine Komponente erweitern möchten: Die Bürger sollen auf das eigene Auto verzichten und E-Fahrzeuge, Infrastruktur und Daten gemeinschaftlich nutzen.

### Effizienteste Form

„Wir gehen davon aus, dass diese Art der Nutzung die effizienteste Form der Mobilität darstellt", sagt Rothfuss. Aber nur mit Komfort könne man die dafür nötigen Anreize schaffen: „Wenn das einmal bequemer ist, als mit dem eigenen Privatauto zu fahren, bin ich überzeugt, dass die Leute entsprechend umsteigen werden." Er verweist auf das Carsharing-Modell von Car2go, einem von Daimler entwickelten Mobilitätskonzept, das bereits in mehreren Großstädten der Welt, auch in Wien, angeboten wird: Es gibt keine fixen Standplätze für die Mietautos, sie müssen nach der Fahrt nicht mehr zurückgebracht werden, der Nutzer muss sich nicht ums Pickerl, Parkgebühren, Versicherungen etc. sorgen: „Dort sehen wir die ersten Schritte: Es ist sehr bequem, einfach auf sein Smartphone zu schauen, wo das nächste freie Auto parkt, wie man dort hinkommt und es gleich nutzen kann, wenn man es braucht."

Gemo hat sich zum Ziel gesetzt, weitere technologische Lösungen zu entwickeln, um diese Nutzungsart attraktiver zu machen.

Wenn alle Bewohner einer Stadt gemeinschaftlich E-Autos nutzen wollen, müssen sowohl Nutzer als auch Fahrzeuge kommunizieren. In der „Mobilitätsdatencloud", einer offenen, internetbasierten Plattform, sollen alle Daten gesammelt werden, die für das Verkehrssystem einer Stadt wichtig sind. „Die Cloud ist ein Schwerpunkt des Projekts und verbindet alle unsere Teilsysteme", erklärt Rothfuss. „Sie bildet die zentrale Stelle, in der alle relevanten Daten zusammengetragen werden." Dazu gehören Fahrzeugdaten, Wetterdaten, Veranstaltungsdaten, Öffi-Echtzeitdaten, Daten über die Verkehrssituation usw. Das Schwierigste sei, an die Daten heranzukommen und diese dann zu interpretieren, erklärt Rothfuss. Deshalb wolle man eine offene Schnittstelle schaffen, für „kreative Geister", die dann Mobilitätsdatendienste entwickeln können – ähnlich den Apps beim iPhone. Über das Smartphone soll der Nutzer dann auch Zugriff auf seinen geschützten persönlichen Bereich haben, hier wählt er dann ein Auto aus, bucht und bezahlt – und kann auch die nächste Ladestation finden.

Die wichtigste Voraussetzung dafür sei zunächst eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur, sagt Rothfuss. Hier setzt man auf ein kabelloses, induktives Ladesystem – „weil es bequemer und schneller geht", wie er sagt: „Das Laden ohne Kabel ist die Schlüsseltechnologie für eine flächendeckende gemeinschaftliche Mobilität." Deshalb werde hier ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt gesetzt. Er und sein Team arbeiten an einem bidirektionalen induktiven Ladesystem, das Energie je nach Bedarf aufnehmen, aber auch wieder in das allgemeine Netz zurückspeisen kann.

So diene jedes einzelne Auto als kleiner Stromspeicher, der das Netz bei hohen Schwankungen entlasten soll. Bisher würden vor allem die langen Ladezeiten und die geringe Reichweite der E-Autos ein Problem darstellen, sagt Rothfuss. Um das Kfz zügig zu laden und dem nächsten Nutzer mit einer möglichst großen Reichweite zur Verfügung zu stellen, soll das System auf 22 Kilowatt ausgelegt werden. Bei dieser Leistung soll es nur eine Stunde dauern, bis ein Auto wieder fahrbereit ist. Ein weiterer Vorteil des induktiven Ladesystems ist, dass es in der Straße integriert werden kann.

Die Schnittstelle zwischen Cloud, Auto, Ladestationen und persönlichem mobilem Gerät soll dann die neu entwickelte On-Board-Unit (OBU) sein, die in jedes Fahrzeug eingebaut werden soll. Diese zentrale Kommunikationseinheit kennt den Ladezustand und die Position des Wagens und verwaltet unter anderem Zugänge und Codes.

# Subventionierte Zersiedelung und Verkehrshölle

## Öffentliche Hand fördert mit Wohnbau- und Pendlerzuschuss Ressourcenvergeudung

*Andreas Schnauder*

**Wien** – Wer will schon unbeweglich sein. Der Konsument, der Angestellte, der Unternehmer, der Häuslbauer, der Autofahrer sowieso nicht. Man hat ja quasi einen Anspruch darauf, auf selbstgewählte Weise zum Arbeitsplatz, Shoppingcenter oder Golfplatz zu gelangen. Verstopfte Straßen, hohe Kosten für Errichtung und Erhaltung selbiger, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Zersiedelung und vieles andere mehr sind Ausflüsse der Mentalität, dass jedem alles zusteht und die finanzielle Last von der Allgemeinheit zu tragen ist.

Die Mobilität garantieren die Gebietskörperschaften gerne. Das Haus im Grünen mit allen denkmöglichen Anschlüssen, Wasser- bis Straßenzugang inklusive, Energieleitungen sowieso, wird durch üppige Wohnbauförderung leistbar gemacht. Den weiten Weg in die Ballungsräume erleichtern neue öffentliche Verkehrslinien, finanzielle Unterstützung gibt's obendrein für das Benützen des Autos via Pendlerpauschale. Und die Fahrt der Konsumenten aus dem Ortskern in das Einkaufszentrum oder an die Tankstelle an der Peripherie wäre ohne den raumplanerischen Sanktus samt wohlwollender Bereitstellung von Flächen und deren Aufschließung durch die Gemeinden ebenfalls nicht möglich.

Ein öffentliches Milliardenkarussell kommt in Bewegung, bei gleichzeitiger Vernichtung von Land und Ressourcen und Anstieg von Emissionen. Bund, Land und Gemeinden leben dabei in Parallelwelten. Die Länder agieren als Raumplanungsmeister, der Bund fungiert als zentrale Geldquelle, die unabhängig von qualitativen Kriterien angezapft werden kann. Zudem hat der Zentralstaat mit Verkehrs-, Energie- und Abgabenkompetenz wichtige Zügel in der Hand. Die Gemeinden verfügen über das Widmungsmonopol und sehen sich nur in Ausnahmefällen zu regional übergreifenden Aktionen motiviert.

Welcher Bürgermeister verwehrt schon einem Bewohner den Traum vom Eigenheim mit Garten, bringt doch die Ansiedlung neues Stimmvolk; oder lehnt ein neues Fachmarktzentrum am Ortsrand ab, mit dem so heiß ersehnte Zusatzeinnahmen generiert werden können, die für den Bau des Sessellifts oder des Hallenbads benötigt werden. Dass dank ähnlicher Einrichtungen in den Nachbargemeinden unwirtschaftliche Überkapazitäten entstehen, kann der Kirchturmpolitik keinen Einhalt gebieten.

Instrumente, die Mobilität und Ressourcenvergeudung fördern, gibt es viele, Alternativen ebenso. Die angesprochene **Pendlerpauschale** beispielsweise könnte so umgestaltet werden, dass eine Reduktion der Fahrten oder Wege belohnt wird. Etwa, indem der Transfer bei der kleinen Pauschale bei zumutbaren öffentlichen Verkehrsmitteln auch an deren Nutzung gekoppelt wird. Bei der **Wohnbauförderung** liegen Konzepte vor, bei der die Zuwendung nur gewährt wird, wenn damit keine Zersiedelung verbunden ist oder wenn das Heim an öffentliche Verkehrsmittel angebunden ist.

**Liebkind von Politik und Konsument: Das Einkaufszentrum in der Peripherie fördert Verkehr und entleert die Ortskerne.** *Foto: Andy Urban*

Andere staatliche Regulative, die Mobilität fördern: Die **Vignette** ist fahrleistungsunabhängig, daher wird sie immer billiger, je mehr man den Pkw auf Autobahnen benützt. Die **Mineralölsteuer** wurde zwar in den letzten Jahren immer wieder angehoben, ist aber nach wie vor so konzipiert, dass Treibstoff in Österreich billiger ist als in den größten Nachbarländern. Das fördert den **Tanktourismus**, der für rund 30 Prozent der heimischen Treibhausgasemissionen verantwortlich zeichnet, und damit Lärm und Stau. Das amtliche **Kilometergeld**, das steuerfrei für Dienstfahrten gewährt wird, liegt nach verschiedenen Expertenschätzungen deutlich über den variablen Kosten der jeweils zurückgelegten Wege. Es besteht also ein Anreiz, mit höheren Dienstfahrten die Fixkosten des privaten Autos abzudecken. Der Umweltdachverband sieht im derzeitigen System eine umweltschädliche Subvention von 130 Millionen Euro im Jahr.

Die Besteuerung von **Dienstwagen** bevorzugt über eine Deckelung der Bemessungsgrundlage teure Autos, die in der Regel mehr Sprit verbrauchen. Trotz vieler Vorschläge ist in den letzten Jahren fast nichts passiert. Wer beschränkt schon Mobilität?

## Neuer bester Freund des Menschen

**Der Roboter Gio wurde von Elisabeth Dioszeghy entworfen, um die Mobilität sehbehinderter Menschen zu verbessern. Das in Zusammenarbeit mit Suyin Europe entstandene Projekt soll die Benutzer über möglichst viele Aspekte der Umgebung informieren, Hindernisse frühzeitig erkennen und die Menschen auf diese Weise sicher an ihr Ziel führen. Dabei soll es aber nicht bei der reinen Orientierungshilfe bleiben. Der hundeartige Roboter soll auch auf interessante Geschäfte oder Restaurants aufmerksam machen und daher auch als persönlicher Event- und Shopping-Guide fungieren. (lhag)**

# Nächste Haltestelle: Tarifdschungel

Wer ohne Auto reist, muss sich mit Verkehrsverbünden, Ermäßigungs- und Tarifsystemen herumschlagen. Der Traum von einer Karte für alle Öffis ist bisher außer Reichweite – außer für Schüler in Ostösterreich, für die es ab Herbst ein Ticket für drei Länder gibt.

*Andrea Heigl*
*Gudrun Springer*

**Wien / St. Pölten** – Purkersdorf-Sanatorium ist ein ziemlich unscheinbarer Bahnhof. Die allermeisten Züge, die auf der Westbahnstrecke fahren, brettern einfach durch. Wer eine Jahreskarte der Wiener Linien hat, für den markiert der Bahnhof dennoch einen neuralgischen Punkt: Bis dorthin reicht die Kernzone 100 im Wiener Nahverkehr. Wer sein ÖBB-Ticket gen Westen ab Purkersdorf-Sanatorium kauft statt ab dem Westbahnhof, kann sich etwa bei einem normalpreisigen Fahrschein für die Strecke Wien–Linz 3,40 Euro sparen.

Eine Jahreskarte für den Nahverkehr, eine Vorteilscard für die Bahn, vielleicht noch eine Carsharing-Mitgliedschaft – wer sich ohne eigenes Auto durch Österreich bewegt, der muss sich mit vielen verschiedenen Anbietern herumschlagen. Da kann man schon einmal neidisch auf die Schweiz schielen, wo eine kleine Karte für alle Öffis gilt *(siehe Artikel rechts)*. In Österreich wurden entsprechende Vorstöße immer wieder abgeblockt.

Auch für den Verkehrsclub Österreich (VCÖ) ist das Österreich-Ticket momentan nicht in Reichweite: zu viele Player in den Ländern und Regionen, zu komplizierte Abrechnungsmodalitäten. Schon realistischer scheint da das E-Ticketing, also die Möglichkeit, alle Verkehrsmittel mit einer Karte oder mit dem Handy bezahlen zu können. VCÖ-Experte Markus Gansterer nennt die Londoner Oyster Card als Vorbild: Auf dieser wird pro Fahrt abgebucht – aber nie mehr, als etwa eine Tages- oder Wochenkarte kosten würde. Technisch, meint Gansterer, sei vieles denkbar – „es ist eine Frage des politischen Willens“.

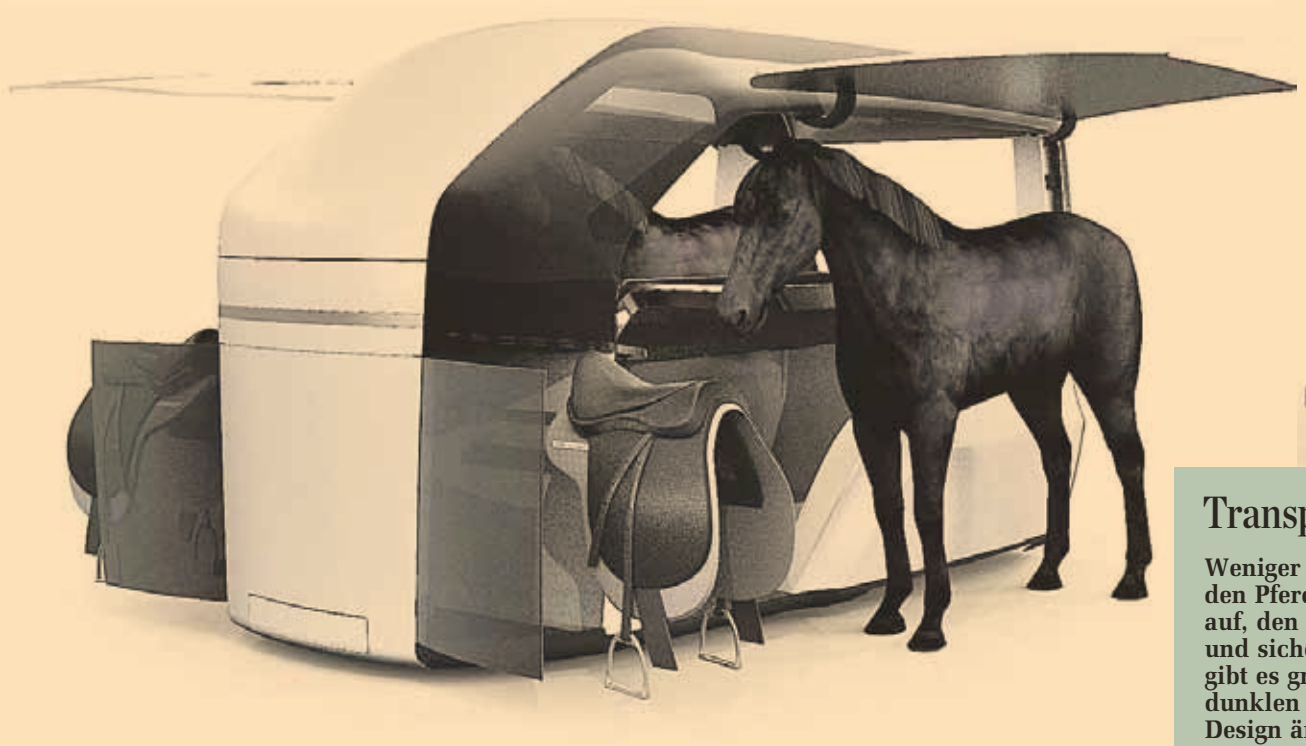
### Heikle Verhandlungen

Im Osten Österreichs ist es ab diesem Herbst immerhin Schülern und Lehrlingen möglich, um 60 Euro einen Ausweis zu erwerben, der für alle Öffis der drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland gilt. Da damit die bürokratisch aufwändige Beantragung der Schülerfreifahrt, die nur für die auf dem Schulweg benötigten Linien galt, wegfällt, soll das Angebot die Länder nicht mehr kosten als die bisher gültige Vereinbarung. Der niederösterreichische Verkehrslandesrat Karl Wilfing (VP) hat die Lösung mit dem Verkehrsverbund Ostregion (VOR) ausverhandelt. Die Länder springen mit maximal 3,6 Millionen Euro ein, wenn weniger als 60 Prozent der Schüler und Lehrlinge das „Top-Ticket“ kaufen. Diesen Schlüssel auszuverhandeln sei das Schwierigste an dem Ganzen gewesen, sagt Wilfing. Ihm schwebt auch eine Ausweitung für Studenten (zu noch unklarem Preis) ab dem Wintersemester 2013/14 vor. Außerdem ist Wilfing der Meinung, dass das Modell der Ostregion sich spätestens in drei Jahren auf ganz Österreich ausgebreitet haben wird. Die Idee für ein Ticket für alle Öffis und ausnahmslos alle Nutzer sei aber bisher nicht angesprochen worden.

## Um 2800 Euro pro Jahr öffentlich quer durch die Schweiz

**Bern/Wien** – Das bundesweite Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel, das in Österreich außer Reichweite scheint, ist in der Schweiz längst Realität. Ein Vorläufer des sogenannten Generalabonnements wurde bereits 1898 eingeführt; heute kostet das Ticket für alle Schweizer Öffis 3350 Franken (knapp 2800 Euro), für Studenten ist es entsprechend ermäßigt (2400 Franken oder knapp 2000 Euro). Benutzen kann man damit de facto jedes Verkehrsmittel, von den Schweizerischen Bundesbahnen über diverse Privatbahnen, Postbusse, öffentlichen Nahverkehr in den Städten bis hin zu Seilbahnen und Schiffen. Ermäßigungen gibt es bei grenzüberschreitenden Fahrten nach Deutschland oder Österreich, innerhalb der Schweiz können Generalabo-Inhaber Carsharing günstig in Anspruch nehmen.

Die Beliebtheit der kleinen Plastikkarte ist sprunghaft angestiegen. Hatten Ende der 1980er-Jahre nur knapp 40.000 Schweizer ein Generalabo, so waren es Ende der 1990er schon mehr als 200.000. Heute werden jährlich etwa 400.000 Generalabos verkauft. Genau diese Beliebtheit könnte dem System allerdings zum Verhängnis werden: Das Ticket sei zu billig, mockieren sich Kritiker, die Züge überfüllt. Vielfahrer könnten künftig mehr zur Kasse gebeten werden, 2013 soll es ein neues Konzept geben. (hei)



## Transport für Transportmittel

**Weniger Angst und weniger Stress für Pferde waren Motivatoren für den Pferdetransporter von Timotheus Lazar. Er achtete besonders darauf, den Trailer so zu entwerfen, dass die Pferde möglichst stressfrei und sicher transportiert werden können. „Bei den heutigen Trailern gibt es große Probleme – die Tiere fürchten sich oft wegen der engen, dunklen Räume. Das wollte ich durch das offene, lichtdurchflutete Design ändern", beschreibt Lazar seine Motivation. Das Projekt Horse Trailer entstand in Zusammenarbeit mit Porsche Design. (lhag)**

# Von der Unmöglichkeit, das Rad neu zu erfinden

Die neuen Fahrräder und die neuen Laufschuhe seien trendig und modisch. Sie sind es aber nicht. An Tools zur simplen Fortbewegung hat sich im Grunde wenig geändert. Und es wird so bleiben, auch wenn sie noch so neu aussehen.

*Thomas Rottenberg*

Die Schwachstelle des Fahrrads ist seine Existenz. Dass das Rad bereits erfunden ist, können ihm Marketingstrategen nicht verzeihen. Und schon gar nicht, dass es im Kern, beim Antrieb, ausgereift ist: Während Verbrennungsmotoren effizienter gemacht werden können und dennoch als Konzept mit Ablaufdatum gelten, ist das Fahrrad fertig. Seit mehr als 100 Jahren: Das Ding steht. Besser: Es fährt.

Klar: Optimierungen bei Gewicht, Material, Haltbarkeit & Co kommen zuhauf – aber darum geht es nicht. Denn die Essenz ist da. Mehr noch: Sogar das, was es noch nicht gibt und daher demnächst das „große Ding" werden soll, war schon da. Und ist wieder verschwunden. „Aus gutem Grund: Es bringt nichts."

Das sagt einer, der es beweisen kann: Michael Embacher besitzt mehr als 200 Fahrräder. Die Bücher über seine Sammlung (zuletzt erschienen: *Cyclopedia – Modernes Fahrraddesign*, Dumont 2011) gelten als Standards der Rad-o-logie: „Hersteller bejubeln heute Zahnriemen-, Kardan- und Stangenantrieb als Quantensprung", erklärt Embacher. „Dabei gab es all das vor über 100 Jahren schon. Nur war und ist die Kette besser."

Der Grund für derlei Neuauflagen? „Aktionäre fordern Wachstum. Shimano etwa hält am Schaltungsmarkt gefühlte 98 Prozent. Also redet man Normalverbrauchern jetzt elektronische Schaltungen ein. Die machen höchstens im Rennbetrieb Sinn."

„Übrigens: Die gab es schon. Kurz. In den 60er-Jahren," ergänzt der Wiener Radhistoriker Michael Zappe. Und wird grundsätzlich: „Kreiskys ‚Lernen Sie Geschichte' gilt: Viele Ingenieure glauben, wirklich Neues zu erfinden." Und so werde auch der Pferdefuß stets „neu" entdeckt: „Schon in den 1890er-Jahren funktionierte der Zahnriemen im Flachen – aber wehe, es ging bergauf." Als Erfinder des „Reibungsverlustes", so Zappe, wollte noch kein Ingenieur gelten: „Die Dinge verschwinden still und leise wieder."

Man kann aber auch gnädig sein: Kinder der 1970er-Jahre erinnern sich an die Nabenschaltungen vieler Räder von damals. Heute kommen diese „unsichtbaren" Schaltungen wieder. „Das ist eine Innovation", sagt Martin Blum. Denn obwohl der Chef der Wiener Radagentur (eine Schnittstelle zur Förderung des Radverkehrs; Anm.), weiß, dass Nabenschaltungen auch schon in den 1940er-Jahren gebaut wurden, gebe es einen Unterschied: „Heute sind sie wirklich gut." Was Blum mehr amüsiert: Wenn einstige Mankos zum Asset erklärt werden. Das schicke „Single Speed" von heute war einst Inbegriff ökonomischer Impotenz: ein Fahrrad ohne Gänge – während die Freunde Puch-Clubman fuhren. Und später auf Mountainbikes saßen, denen das Biopace-Kettenblatt kraft seiner Ovalität sagenumwobenen Vortrieb schenkte. Bei „Biopace" muss Hans Blutsch auflachen– obwohl er kein Rad-, sondern Laufexperte ist: „Bei der Tour de France fuhren heuer einige ein sensationelles, neues Kettenblatt: Es war oval. Ein älterer Kommentator warf dann ein, dass diese ‚Revolution' schon vor 25 Jahren da war – und wieder verschwand."

Blutsch – eine Instanz bei der Suche nach dem „richtigen" Laufschuh – fand das tröstlich: „In meiner Branche ist es auch so." Das aktuelle „große Ding" sind „Barfußlaufschuhe". Schuhe, die dem Fuß (beinahe) das Gefühl des Barfußlaufens geben. „Eine Abwechslung. Aber sicher nicht die Neuerfindung des Laufens." Das gelte auch für den vor ein paar Jahren ausgerufenen Megatrend zum „Leichtschuh" (extrem dünnsohlige Laufschuhe; Anm.): „Im Wettkampf gilt das Konzept, den Fuß nicht zu verwöhnen seit 40 Jahren." Blutsch wird ernst: „Für die meisten Durchschnittsläufer ist das nichts: Da gilt das Mantra von Dämpfung, Stütze und Führung."

Doch der 60-jährige Laufprofi hat Demut gelernt: „Ich bin schon froh, wenn Schuhe nicht verschlechtbessert werden. Heute werkeln überall Designer, die kaum älter als 25 Jahre sind. Ein Blick ins Museum oder sich an dem zu orientieren, was funktioniert, gilt da als uncool."

Freilich eröffnen neue Materialien neue Spielplätze. Also Märkte: Nach „Walking" („Gehen mit Stöcken" klingt zu wenig nach Bewegungsrevolution), ist nun „Trailrunning" angesagt. Die Klientel ist da – sonst würde etwa der Bergsportkonzern Mammut nicht erstmals eigene Schuhe dafür anbieten. Andererseits würde ohne funktionierende Hardware kein Hobbyläufer freiwillig im Gelände durch den Gatsch und über Stock und Stein hüpfen: „Da hat sich viel getan", bestätigt Uwe Bauer. Bauer ist beim US-Konzern Gore für Sport- und Bergschuhe zuständig. Gore stellt mit Goretex die bekannteste jener wasserfesten Membranen her, ohne die im Outdoor-Bereich längst nichts mehr läuft. „Wie sehr sich die Schuhe verbessert haben, ist schwer messbar – aber individuell spürbar", sagt Bauer. 2014 stehe der nächste „spürbare, große Sprung" an.

Aber das Wort „Revolution" vermeidet Bauer: „Wissen Sie: Der Absatz ist beim Schuh immer noch vorne. Und das wird wohl so bleiben."

# Schöne Grüße vom Dreck der Welt

## Vorarlberger radelt nach Thailand und sammelt Bodenproben im Reifenabdruck

*Michael Simoner*

Wer jemals mit dem Rad einer gehäuften Hinterlassenschaft eines Hundes oder sonstigem Gatsch nicht mehr ausweichen konnte, weiß, dass das Profil eines Reifens allerhand Dreck aufnehmen kann. Genau diesen Umstand kehrte Wolfgang Burtscher von lästig auf nützlich um und ging vor sieben Monaten auf eine 20.000 Kilometer lange Spurensuche. Seine Aktion hat der 51-jährige Vorarlberger Trip Marks getauft.

Die Tour des Extremradlers führt von Österreich nach Thailand, dazwischen liegen 19 Länder, momentan befindet er sich in der nordindischen Bergregion Himachal Pradesh. „Mein Rad wiegt mit zwei Litern Wasser und ca. vier Kilo Lebensmitteln genau 60 Kilo, aber in Delhi gehen ja einige Kilo Wintersachen zurück. Und ich habe 14 Kilo abgenommen – Ghandi am Radl", schreibt Burtscher in seinem aktuellen Blogeintrag auf *tripmark.at*. Aber die hohen Berge seien in einigen Tagen vorüber, und „zunehmen ist, glaube ich, leichter als abnehmen", macht er sich selbst Mut.

Unterwegs fährt er jeden Tag jeweils über ein Blatt Papier und dokumentiert so per Reifenabdruck den Untergrund. Auf den 21 mal 21 Zentimeter großen Blättern notiert er außerdem die jeweiligen GPS-Daten und andere Infos. Dieses spezielle Logbuch der Mobilität wird am Institut für Mikrobiologie an der Universität Innsbruck ausgewertet.

### DNA der Bakterien

Konkret wird der genetische Fingerabdruck der Bakterien auf den Reifenspuren abgenommen. Mit der sogenannten Gelelektrophorese erfolgt eine Auftrennung der DNS nach der Molekülgröße. In einem speziellen Verfahren werden Hinweise auf Veränderung der Basenzusammensetzung innerhalb der Bruchstücke analysiert. Das ist relevant beim Auffinden von Mutationen und bei der Unterscheidung von Arten beziehungsweise von Individuen.

Burtscher will nach seiner Rückkehr im kommenden Februar die wisschenschaftlichen Ergebnisse und die Blätter auch gemeinsam ausstellen; als „Projektionsflächen für Fernweh, Träume und Sehnsüchte", wie er meint.

Wenn er nicht im Sattel sitzt, verdingt sich Wolfgang Burtscher als freischaffender Künstler, zuletzt als Möbeldesigner mit dem Lieblingswerkstoff Metall. Das Fahrrad hat ihn aber schon immer weitergebracht, mit 17 nach Sizilien, später bei Reisen nach Vietnam, Kuba und in den Oman.

Auch das Fahrrad, mit dem er jetzt unterwegs ist, hat er selbst entworfen, der Rahmen ist aus Stahl. Aber die sportliche Leistung einer Überwindung von insgesamt 200.000 Höhenmetern sieht er nur als „nötigen, abenteuerlichen Hintergrund".

In Burtschers Heimat wurde gerade Vorarlberg zum radfahrfreundlichsten Bundesland Österreichs gewählt. Dies vor allem deswegen, weil die entsprechende Infrastruktur vergleichsweise am besten ausgebaut ist, hat eine Umfrage des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) ergeben.

**Auf seiner einjährigen Radtour nach Thailand dokumentiert Wolfgang Burtscher täglich den überfahrenen Untergrund. Der Dreck im abgedruckten Reifenprofil wird analysiert.** *Foto: tripmark*

### Aktive Radverkehrspolitik

Im Städteranking liegt Graz ganz vorne, vor Salzburg und Bregenz. „Der aktiven Radverkehrspolitik in diesen Städten ist es zu verdanken, dass die Bedingungen für das Radfahren besser sind als im Rest Österreichs", heißt es beim VCÖ.

In Wien kämpfen Radfahrende hingegen mit einem rauen Verkehrsklima. Nur jeder fünfte Befragte gab an, in Wien von anderen Verkehrsteilnehmenden ausreichend respektiert zu werden. Als größte Feinde der Radler gelten in der Bundeshauptstadt telefonierende Autofahrer.

www.tripmarks.at

ÖBB-Chef Kern über Vorteile für Autofahrer S. 29 TV-Experiment „Beef Brothers“ MEDIEN S. 34

# „Wir wollen nicht wie Tiere behandelt werden“

44 Menschen starben bei blutigen Unruhen nahe dem bestreikten Bergwerk Marikana in Südafrika. Wer aber sind die Arbeiter, die unter Tage für einen Hungerlohn schuften, und was fordern sie? Ein Lokalaugenschein.

*Martina Schwikowski aus Marikana*

**Tausende Menschen versammelten sich in Marikana zur Trauerfeier für die 34 getöteten südafrikanischen Bergleute.** *Foto: Reuters*

Dumpfer Gesang hallt über das weite, trockene Feld. Bewohner der Wellblechhütten des Nkaneng Townships bei Marikana pilgern unter einem Meer von bunten Regenschirmen zur Gedächtnisfeier für ihre toten Nachbarn: Die Hitze ist erbarmungslos. Ausgetrocknete gelbe Grasnarben sind mit Plastikmüll übersät. Ziegen fressen den verstreuten Hausmüll der verarmten Gemeinde.

Am Horizont steigt Rauch aus dem Schornstein des Lonmin-Bergwerks, weltweit drittgrößter Produzent von Platin. Felsen türmen sich unweit des weißen Trauerzeltes auf. Dort starben vergangenen Woche 44 Menschen in blutigen Auseinandersetzungen mit der Polizei. Das Trauma über das tragische Ende eines illegalen Streiks der Bergwerkkumpels von Lonmin sitzt tief.

In Schwarz gekleidete Frauen legen Blumen am Fuß des Hügels nieder. Von Trauer überwältigt, sinken sie weinend zusammen. Im Zelt spenden traditionelle Heiler, Kirchenführer und Regierungspolitiker Trost. Nosisa Qwasheles Augen füllen sich mit Tränen. „Alles ist so schmerzlich“, sagt die junge Frau.

Ihr Mann war mit den 3000 Kumpels zum Hügel gezogen. Er ist Maschinist, und die Familie hat mit rund 4000 Rand (ca. 400 Euro) drei Kinder zu ernähren. Sie sah, was am vergangenen Donnerstag am Hügel passierte: „Die Polizei schoss auf die Bergleute, und die Männer rannten davon, verfolgt von Hubschraubern. Sie kreisten über unseren Hütten – es war furchtbar.“ Ihr Mann sitze noch im Schock zu Hause. Südafrika reagiert erschüttert. Denn die brutale Gewalt, mit dem die Polizei gegen die streikenden Arbeiter des Bergwerks vorging, weckt traurige Erinnerungen an die Zeit der Anti-Apartheidkämpfe. Damals hingegen schossen Polizeieinheiten des weißen, unterdrückerischen Regimes auf schwarze Aufständler in den Townships.

Die meisten Arbeiter in Marikana stammen aus der ärmsten Region Südafrikas, dem Ostkap. Sie arbeiten in den Minen tief unter Tage, bohren in engen Tunnels mit einem Meter Durchmesser liegend das Gestein auf. Aber sie verdienen das wenigste Geld, es reicht oft nicht für ein menschenwürdiges Dasein.

**REPORTAGE**

„Wir wollen ein besseres Leben, keine Gewalt“, sagt Bethuel Mahleke. Der 35-Jährige arbeitet seit vielen Jahren bei der benachbarten Impala-Platin-Mine als Gesteinsbohrer. Seit dem Streik bei Impala, der bereits im Februar begonnen hat, verdient er 5000 statt 4000 Rand. „Es reicht nicht. Ich habe vier Kinder. Wir werden wieder streiken müssen.“

Die sozialen Bedingungen der armen Schichten in Südafrika haben sich unter der schwarzen, demokratischen Regierung nicht verändert und bieten immer häufiger Potenzial für gewaltsame Konflikte. In Marikana agieren zwei Gewerkschaften, die sich gegenseitig Mitglieder abringen.

Die vom Lonmin-Werk anerkannte Gewerkschaft NUM bildet als Mitglied im Gewerkschaftsbund Südafrikas eine Allianz mit der Regierungspartei. Gegenüber steht die neue, unabhängige AMCU. Sie findet starken Zulauf bei den Bergleuten, denn sie fühlen sich bei AMCU besser repräsentiert.

„Wir Arbeiter sind nicht gegeneinander“, sagt Phantu Phiri. Der 49-jährige Bergmann arbeitet bei Lonmin und ist wie viele Kumpels frustriert. „Das Problem begann, als die Gewerkschaft NUM unsere Forderungen von 12.500 Rand Lohn pro Monat nicht anhörte. Und das Lonmin-Management spricht nicht mit uns.“ Aber AMCU hat sich den Sorgen angenommen, und der illegale Streik hat begonnen. Phiri saß auch mit seinen Kollegen vergangenen Donnerstag auf dem Hügel, bewaffnet mit einem langen Holzstock. Er meint, die Bergleute hätten nicht auf die angerückten Polizisten geschossen. „Die Polizei eröffnete das Feuer, und ich sah neben mir Körper fallen. Wir rannten, aber sie schossen den Menschen in den Rücken.“ Die Trauerfeier sei unnütz, schüttelt er den Kopf. Präsident Jacob Zuma soll abdanken.

Zuma hat die Untersuchung der Ereignisse in Marikana eröffnet. „Sie wird die Wahrheit ans Licht bringen“, sagt Collins Chabane, Minister im Präsidentenbüro. Er steht zwischen den schwarzen Luxuswagen der Politiker beim Zelt: „Das Geschehene ist eine große Lehre für uns. Aber wenn das Gesetz beachtet worden wäre, hätte das Drama verhindert werden können.“ Viele verärgerte Bergmänner wollen nun 2014 nicht zur Präsidentschaftswahl gehen, sagen sie. „Es ist ein Heilungsprozess“, meint der Minister dazu. Die Regierung arbeite daran, das negative Image Südafrikas zu überwinden. Und Lonmin müsse mit den Arbeitern einen Kompromiss finden. Das gehe nur im Dialog, nicht mit Waffen.

Im Zelt unterbrechen AMCU-Anhänger in grünen T-Shirts mit schwarzer Trauerschleife die Reden der Politiker und fordern mehr Lohn. „Wir wollen nicht wie Tiere behandelt werden, sondern wie menschliche Wesen.“ Die unerwünschten Minister verlassen stumm das Zelt.


Wir machen Strom aus Wasserkraft – in Wien, für Wien!

In Wien gewinnen wir mit unseren Wasserkraftwerken aus wertvollem Wasser umweltfreundliche Energie.

Fotos: VERBUND

**VERBUND-Kraftwerke in Wien**
In Freudenau, Europas größtem Stadtkraftwerk, erzeugen wir aus der Donau jährlich so viel Strom, dass wir damit rund ein Drittel aller Wiener Privathaushalte versorgen können. Im Kraftwerk Nussdorf gewinnen wir Strom aus dem Donaukanal.

**Kraftwerke finden und E-Bike gewinnen!**
Finden Sie 5 der über 100 VERBUND-Wasserkraftwerke. Einfach auf den richtigen Ort klicken und mit etwas Glück ein E-Bike oder 1 von 50 VERBUND-Rucksäcken gewinnen.

Jetzt auf:
**www.verbund.com/kraftwerk-finden**

Jetzt mitsuchen und E-Bike gewinnen!

Flyer C2 Premium
8-Gang, Tiefeinstieg, 26V-System
Foto: flyer.ch

Verbund

## Schweben und Gleiten

**Wie ein Greifvogel soll das Porsche-Design-Grundeffekt-Flugzeug über die endlosen Weiten von Ozeanen und Küsten hinweggleiten. Dabei kann es Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h erreichen. Industrial-Design-Student Johan Schwind musste deswegen auf eine präzise Steuerelektronik achten, die dem Flugzeug das Schweben ermöglicht. Namensgebend und für den Flieger besonders wichtig ist das Nutzen des Grundeffekts Wind. (lhag)**

# Luftverkehr in ganz großen Dimensionen

Wir werden nicht weniger fliegen, sondern häufiger, und zwar in größeren Flugzeugen. Und unsere Identität wird häufiger von Maschinen überprüft, deren Maschinenkollegen unser Gepäck annehmen und verladen.

*Claudia Ruff*

**Wien** – Trotz zunehmender Bürgerproteste gegen den Ausbau der Airports, wie zuletzt in Frankfurt (Nachtflugverbot) oder München/Wien (gegen den Bau einer weiteren Piste), bleibt die Airport-Branche auch in Europa eine Wachstumsbranche. Noch stärker freilich sei das Wachstum in Asien und den Golfstaaten, berichtet Christian Kunsch, Leiter des Aviation-Bereichs bei Hochtief Airport.

Die Tochter des deutschen Baukonzerns Hochtief errichtet und betreibt weltweit Flughäfen. Hochtief Airport hält Anteile an den Flughäfen von Athen, Budapest, Düsseldorf, Hamburg, Sydney und Tirana, die in Summe jährlich rund 95 Millionen Passagiere befördern.

„Je wohlhabender eine Gesellschaft ist, desto mehr wird geflogen", argumentiert Kunsch. Wohlstand sei der Haupttreiber des Passagierwachstums. Auch wenn der Kerosinpreis die Flugpreise weiter verteuern wird, die Menschen werden insgesamt mehr fliegen, ist Kunsch überzeugt. Die Deutschen wie die Österreicher verzichten nicht gerne auf den Urlaub. Und selbst im Geschäftsleben, wo vieles via Videokonferenzen erledigt werden kann, ist der persönliche Kontakt trotzdem nicht zu ersetzen.

Zur Erinnerung: Die Flughäfen in Dubai oder Abu Dhabi gab es in der Vergangenheit in der jetzigen Dimension nicht. Die Lufthansa hatte, bevor die Golf-Airlines wie Emirates & Co aktiv wurden, ein Quasi-Monopol auf den Asien-Strecken (Passagiere konnten fast nur über andere europäische Drehkreuze fliegen). Jetzt ziehen die Golf-Airlines mit ihrer geografisch günstigen Lage den Verkehr aus Europa über ihre Drehkreuze in Dubai oder Katar und fliegen die Passagiere nach Asien.

Und wenn erst einmal in ferner Zukunft eine Milliarde Chinesen die Flieger besteigt, wird das noch einmal ein Wachstumsschub für die Branche, so Kunsch. Daher „müssen wir die Kapazitäten an den Flughäfen massiv ausbauen", sagt der Experte. Allerdings sei das in Europa anders als in Asien oder am Golf nicht einfach.

Während in China oder im arabischen Raum sofort nach der Entscheidung pro Flughafenbau mit der Planung begonnen werden könne, beträgt die Vorlaufzeit für ein solches Projekt in Europa wegen der notwendigen Genehmigungen zehn bis 20 Jahre. Verändert hat sich in der Vergangenheit die Anzahl der Passagiere pro Flug. Weil die Flieger größer werden, fliegen heute im Schnitt zum Beispiel in Düsseldorf 93 Gäste pro Flieger, 2001 waren es nur 79. Früher gab es Langstreckenflüge nur von wenigen großen Drehkreuzen wie Frankfurt oder München – heute bieten auch kleinere Airports Langstreckenflüge an. Das bedeutet für die jeweiligen Airports u. a. den Bau von zusätzlichen Fluggastbrücken (Fingern). Weil die Automatisation weiter voranschreitet, werde man künftig weniger Fläche am Airport für mehr Passagiere benötigen. Neben dem Web-Check-in werden bald flächendeckend Maschinen für die Gepäcksabgabe eingesetzt. Dann bedient ein Mitarbeiter sieben bis acht dieser Gepäckmaschinen. Auch bei der Passkontrolle muss nicht mehr unbedingt ein Beamter sitzen: Eine Maschine scannt die biometrischen Passdaten, die danach z. B. durch Iris-Erkennung verifiziert werden. Wer mit dem Auto zum Airport fährt, der wird via Navigator am Smartphone auf den Parkplatz verwiesen.

All diese Maßnahmen nehmen den Passagieren viel Stress vor dem Abflug ab. Damit kalkulieren auch die Planer der Handels- und Gastroflächen. Erfahrungsgemäß ist der Umsatz in den Geschäften auf der „Luftseite", also nach allen Kontrollen, am höchsten, berichtet Hochtief Airport-Manager Werner Baier. Ein beträchtlicher Anteil des Umsatzes kommt von den Mieteinnahmen der Shopbetreiber. Um das volle Potenzial ausschöpfen zu können, werden in Europa pro eine Million Passagiere mindestens 800 bis 1000 Quadratmeter Einzelhandelsfläche benötigt. Weniger führe über kurz oder lang dazu, dass das vorhandene Umsatzpotenzial nicht genutzt werden kann. Die mögliche Sortimentsbreite- und tiefe kann dann nicht mehr dargestellt werden, und die Läden und Gastroeinheiten sind gerade in Spitzenzeiten überfüllt und schrecken so potenzielle Kunden ab, weiß Baier.

Besichtigen Sie Ihr neues Büro, während Sie in Ihrem alten sitzen.

JUNG v. MATT / Donau

Über 7000 Objekte für Ihren Erfolg:
derStandard.at/Gewerbeimmobilien

# Dienstreise auf dem Bildschirm

## Videokonferenzen sollen Kosten und $CO_2$ einsparen und die Produktivität verbessern

*Alois Pumhösel*

**Wien** – Gibt es ein technisches Problem auf den Bohrinseln in der norwegischen See, müssen nicht automatisch Spezialisten per Hubschrauber anreisen. Zuerst wird versucht, etwa Geologen via Videokonferenz-System zuzuschalten, um Diagnosen zu erstellen und Schwierigkeiten zu beheben. So sollen sich Probleme, an denen man früher zwei Monate gearbeitet hat, in zwei Wochen beheben lassen, wirbt Anbieter Cisco mit seinem Vorzeigekunden Statoil. Zudem würden dadurch 25 Prozent der Reisekosten eingespart werden.

Die Argumente, die Cisco oder die Konkurrenz von Microsoft für ihre Videokonferenz-Angebote bringen, klingen verführerisch für Unternehmer: Kostensenkung, Steigerung von Produktivität, Umweltbewusstsein, das sich in Zahlen darstellen lässt. Cisco selbst gibt an, jährlich 1,2 Milliarden Dollar an Reisekosten und damit an die 650.000 Tonnen an $CO_2$ einzusparen. Im Schnitt werden konzernweit 1500 Videokonferenzen pro Tag abgehalten.

### Bessere „Work-Life-Balance"

Die Zusammenarbeit per Videoübertragung und Online-Collaborationstools erscheint als logische Konsequenz der großen, aktuellen Trends in der Evolution des Internets: Social Media, Vormarsch von Video als bestimmendes Medium und Erhöhung der Mobilität durch Cloud- und Virtualisierungstechologien sollen die tägliche Arbeit effizenter machen.

Auch er reise nicht mehr so viel wie früher, sagt Tim Stone, Europa-Marketingdirektor für Videokonferenzsysteme bei Cisco. Die Videokonferenzen würden zu einer positiven Work-Life-Balance beitragen. Bis 2014 werden 90 Prozent des Internet-Datenverkehrs aus Videos bestehen, erklärt Stone in einem Online-Meeting mit Ciscos Webkonferenz-Plattform Webex dem STANDARD.

### Teamwork in der Cloud

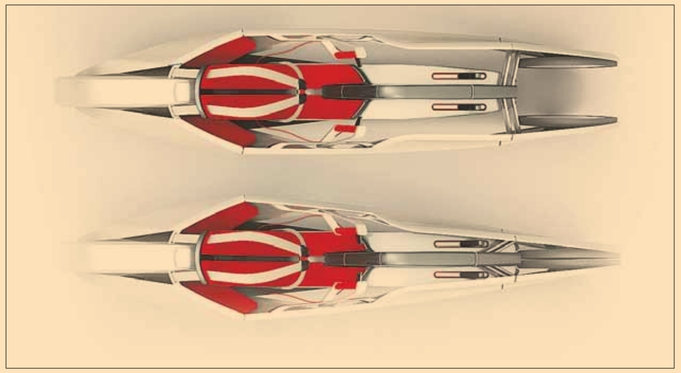
Zwischen Bildtelefon, Telepresence-Monitor und Computer sitzend, erklärt er, dass es beim Aufbau eines Teams wichtig sei, zuerst immersivere Techniken einzusetzen – also Videokonferenz-Räume, in denen man seine Gegenüber auf großen Monitoren vor sich hat – bevor man in der täglichen Zusammenarbeit den Kollegen von der anderen Seite des Planeten nur mehr als kleines Fenster am Laptop oder Tablet sieht.

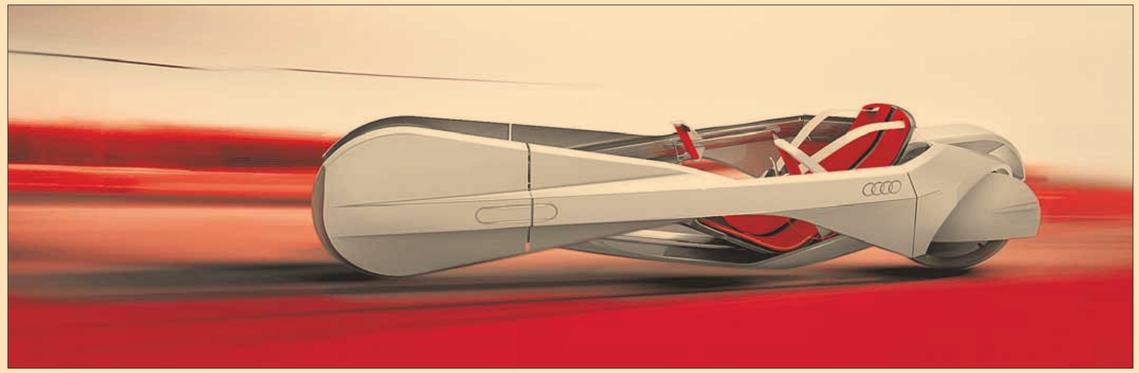
Ciscos Cloud-basierte Collaborationswerkzeuge reichen von eigenen Kommunikationsräumen mit mehren Bildschirmen bis hin zu Clients, die auf jedem Smartphone laufen. Klarerweise sagt Stone dem Bereich große Wachstumsraten voraus. Microsoft fokussiert bei seinem Angebot eher auf Klein- und Mittelbetriebe. Lync, erhältlich auch eingebettet in die Cloud-Anwendungen von Office 365, soll der videogestützten Zusammenarbeit eine breite Zielgruppe geben. Derartige Abo-Dienste aus der Cloud versuchen dem Schlagwort der „Flexibilisierung der Arbeitswelt" technisch zu entsprechen.

### Vernetzte Krebsspezialisten

Microsoft wirbt in Österreich etwa mit Vorzeigekunden wie den SOS Kinderdörfern. Viele der Mitarbeiter der Hilfsorganisation seien in Südosteuropa unterwegs und würden Microsofts Cloud-Dienste für die Zusammenarbeit nutzen. Cisco dagegen hat etwa den Modekonzern Tommy Hilfiger mit virtuellen Vorführräumen ausgestattet, die das Hauptquartier in Amsterdam mit Niederlassungen in New York, Hongkong und Tokio verbinden. Auf dem für das Modeunternehmen zugeschnittene System können Designer etwa mit einer zusätzlichen Handkamera Details an der Kleidung diskutieren.

Entscheidungsfindung in Echtzeit sei der maßgebliche Vorteil. Die Reisetätigkeit der Mitarbeiter hätte sich stark vermindert. In Österreich vernetzen sich etwa auch die Ärzte per Videokonferenzen. Seit vergangenen Herbst treffen sich Krebsspezialisten der Steiermärkischen Krankenanstalten (KAG) zu wöchentlichen Konferenzen auf einem Cisco-System, in denen sie Fallbeispiele, auch anhand von hochgeladenen Röntgenbildern, interdisziplinär diskutieren.





# Forschung oder der Weg zur Beweglichkeit

An der Gestaltung der Mobilität künftiger Gesellschaften wird im großen – europäischen – Rahmen geforscht. Praktischerweise unter Einbeziehung der gegenwärtigen Verkehrsbedingungen.

*Sascha Aumüller*

Vorausdenker wie der Soziologe Roland Benedikter bezeichnen Mobilität als die Kerndimension der Zukunft der Menschheit. Wer daraus schließt, dass die Vorausplaner der europäischen Forschung bereits voll und ganz auf diesen Bereich fokussieren, sollte wissen: Im Siebenten Forschungsrahmenprogramm der EU, das gewissermaßen regelt, was es bis 2013 zu erfinden, erforschen oder erfahren gilt, sind rund 5,6 Milliarden Euro – das entspricht nicht ganz zehn Prozent aller verfügbaren Mittel – für den Bereich Verkehr und Weltraum vorgesehen. In die Forschung und Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologien investiert Europa mehr als das Doppelte. Folgt man der soziologischen Argumentation, dass Mobilität zunehmend virtuelle Aspekte der Beweglichkeit umfasst, können diese beiden Bereiche freilich zusammengerechnet werden. Von insgesamt rund 53 Milliarden Euro an Forschungsgeldern gibt die EU so gerechnet also mehr als ein Viertel für Ideen aus, wie wir in Zukunft beweglich bleiben.

### Gemeinschaftliche Strategie

Was bedeutet das nun für österreichische Forscher, die aktiv die künftige Mobilität gestalten sollen? Zunächst einmal, dass die heimische Forschung grundsätzlich stärker von dieser gemeinschaftlichen Strategie profitiert als andere Länder. Seit Bestehen des Siebenten Rahmenprogramms sind 650 Millionen Euro in österreichische Projekte zurückgeflossen. Das entspricht 130 Prozent des rechnerischen Anteils Österreichs am EU-Forschungsprogramm. Immerhin fast neun Prozent dieser EU-geförderten Projekte beschäftigten sich im engeren Sinn mit dem Bereich Transport.

Die nationale Forschungsstrategie, oder genauer gesagt: die heimische Förderverteilung nach Forschungsdomäne, spiegelt zudem ziemlich exakt die gemeinschaftliche wider: Zuletzt wurden etwa rund zehn Prozent der Basisprogramme für Forschung und Entwicklung in die Bereiche „KFZ und Fahrzeugbau" gesteckt. Allerdings sind hierbei mobile Querschnittsthemen wie Luft- und Raumfahrt, Bahn, Schifffahrt, Werkstofforschung oder Sensorik und die relevanten Computertechnologien noch gar nicht mitgerechnet.

Diese „magischen zehn Prozent" an Engagement für einen Bereich, der hundertprozentig zu den zentralen Zukunftsfragen gehört, tauchen übrigens auch bei der Forschungsquote wieder auf: Etwas mehr als zehn Prozent des Gesamtumsatzes geben österreichische Unternehmen in der automotiven Branche für Forschung aus. Das ist deutlich mehr als in anderen Zweigen der Wirtschaft. Rund 4300 Beschäftigte in Österreich forschen zudem im Verkehrssektor – das sind immerhin zwölf Prozent all jener, die hierzulande in der Forschung und Entwicklung tätig sind.

Wie ein gesamtheitliches Bild von der Mobilität der Zukunft aussehen soll, ist dennoch aus mehreren Gründen schwer zu beantworten: Zum einen ist die Mobilitätsforschung stärker noch als andere Bereiche multi- oder transdisziplinär. In Österreich illustriert das unter anderem das mit solchen Ansätzen ausgestattete Forschungsförderungsprogramm des Infrastrukturministeriums – „ways2go". Darin wird nicht nur der technologischen Bewältigung von Hindernissen für eine effizientere oder ökologischere Fortbewegung Platz eingeräumt, sondern auch anderen diesbezüglich relevanten Aspekten: etwa wie Bürgerinnen und Bürger überhaupt mit diesem Mehrangebot an Beweglichkeit, das durch Forschung entsteht, klarkommen. Zum anderen scheint die Geschwindigkeit, mit der alternative Antriebsformen oder ressourcenschonende Mobilitätslösungen erforscht werden, allemal schnell genug zu sein. Bloß die Begleitmaßnahmen können damit nicht immer standhalten. Das wiederum illustriert der im Juni 2012 erschienene und von gleich drei Ministerien erstellte Umsetzungsplan für Elektromobilität in Österreich. Darin wird nun erstmals dezidiert erwähnt, dass auch „die gezielte Installation von Schnellladestationen an Mobilitätsknotenpunkten und im hochrangigen Straßennetz zu prüfen und zu planen" sei.

Zu den „Begleitmaßnahmen" der Mobilitätsforschung gehört es allerdings auch – so banal das klingen mag – die Vorteile und Optionen neuer Technologien zu kommunizieren. So sind freilich auch die sogenannten „Intelligenten Verkehrssysteme" (ITS), die bereits einen großen Anteil an der europäischen und insbesondere der österreichischen Mobilitätsforschung ausmachen, nur dann kluge Lösungen, wenn sie auch verwendet werden.

Ziel der IST-Forschung ist es, durch die Verschmelzung von Telekommunikations-, Informations- und Automationstechnologien vor allem bestehende Verkehrsmittel für die Bevölkerung besser benutzbar zu machen. Veranstaltungen wie der IST-Weltkongress, wo sich jährlich bis zu 8000 Forscher, Entwickler, Hersteller und Meinungsbildner treffen, finden allerdings weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Auf dem 19. ITS-Weltkongress, der von 22. bis 26. Oktober 2012 erstmals in Österreich stattfinden wird, soll sich das ändern: Die Veranstalter gehen nämlich davon aus, dass Bürger, die dort 30 neue Technologien aus der IST-Forschung ausprobieren, diese künftig vielleicht öfter nutzen.

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

# Rechts vor links ist die einzige Vorschrift auf der Straße

Im westfälischen Böhmen gibt es keine Verkehrszeichen mehr – Mensch und Auto sind gleichberechtigt

*Birgit Baumann aus Bohmte*

Seit der Führerscheinprüfung hat man sich und seinem Auto schon allerhand zugemutet: Steil abfallende kroatische Feldwege, italienische Gassen, enger als das Kfz breit. Die Herausforderung heute heißt Bohmte, eine Kleinstadt in Niedersachsen, der einzige Ort in Deutschland, in dessen Zentrum sämtliche Verkehrszeichen abgeschafft wurden. Und nicht nur das, es gibt keinen Gehsteig mehr, keine Parkplätze, keinen Zebrastreifen, keine Ampel, gar nichts. Es gibt nur befahrbare Fläche.

„Vorfahrt geändert", warnt ein Schild, es klingt ein wenig wie „Letzte Tankstelle vor dem Nordpol". Schwupp, da sind wir schon mitten in der nackten Zone. Der Straßenbelag ist rot, aber was heißt hier schon Straßenbelag. Man weiß ja nicht, wo die Straße aufhört und anfängt. Es gibt – von Haus zu Haus – überhaupt nur eine einzige ebene rote Fläche mit weißem Randstreifen für Blinde.

REPORTAGE

Jetzt kommt auch noch ein Radfahrer aus der Gegenrichtung. Er fährt rechts, also auf der falschen Seite. Lieber mal bremsen und langsamer fahren. „Genau das ist der Sinn", sagt Sabine de Buhr-Deichsel, erste Gemeinderätin in Bohmte, „gezielte Verunsicherung führt zu mehr Sicherheit".

Es sind nicht die Bohmter Bürger, die sich das ausgedacht haben. Pate des EU-Projekts „Shared Space" (geteilter Raum) ist der 2008 verstorbene niederländische Verkehrsplaner Hans Monderman.

Sein Credo lautete: „Der Raum muss den Leuten sagen, wie sie sich verhalten sollen." Er verglich die Straße mit einem Eislaufplatz: „Dort fahren alle Leute, wie sie wollen, sie achten nur aufeinander. Wir zeichnen dort auch keine Bahnen für verschiedene Geschwindigkeiten und stellen keine Verkehrsschilder auf."

### Hand heben, Auto steht

Früher war Bohmte weniger Eislaufplatz, mehr Eiskanal. Die Landesstraße 81 teilt den Ort in zwei Hälften, 12.600 Fahrzeuge, darunter 1000 Lkws, donnerten über die Hauptstraße, an der alles liegt, was das soziale Leben ausmacht: Kindergärten, Kirche, Schule, Geschäfte. Vor den Ampeln stauten sich in der Hauptverkehrszeit die Autos, es stank und war laut. „Menschen, die hier lebten, waren Randfiguren und dem Verkehr untergeordnet", erinnert sich de Buhr-Deichsel.

2008 führte die Gemeinde den Shared Space ein, und seither gilt in Bohmtes Zentrum nur noch eine Verkehrsregel: „Rechts vor links." Ansonsten haben alle Verkehrsteilnehmer die gleichen Rechte. Möchte ein Fußgänger die Straßenseite wechseln, hebt er die Hand, die Autos bleiben stehen. So zumindest lautet die Theorie.

„Es ist schon ein gutes Konzept, aber in der Praxis funktioniert nicht alles reibungslos", sagt Carina Rödermann, „die Einheimischen wissen ja Bescheid und bleiben wirklich stehen." Aber Ortsfremde schauen manchmal ziemlich entgeistert und rauschen weiter. „Für Kinder ist es auch nicht so einfach, da sie nicht wissen, wo die Straße beginnt." Dennoch räumt sie ein: „Es ist alles viel ruhiger geworden, der Verkehr fließt gleichmäßig."

**2008 in Bohmte. Die Verkehrsschilder wurden abmontiert. Der Verkehr ist ruhig.** *Foto: EPA*

Dieter Kromp, der viel mit dem Rad unterwegs, fühlt sich auch sischerer: „Die Autos fahren einfach vorsichtiger, ich fühle mich als Radfahrer aufgewertet, außerdem kann man jetzt auf unserer Hauptstraße wieder flanieren."

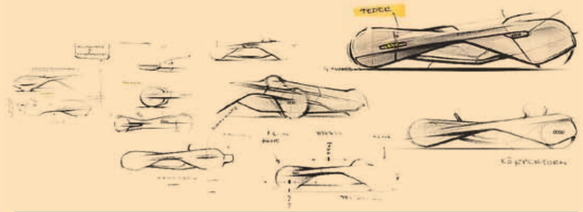
Am Kreisverkehr spielen sich gelegentlich Szenen ab, die anderswo Ordnungwidrigkeiten wären. Da fährt jemand, der geradeaus möchte, nicht (wie man es erwarten würde) rechts an der Verkehrsinsel vorbei, sondern gleich links. Ist das tatsächlich korrekt? „Klar", schmunzelt Gemeinderätin de Buhr-Deichsel, „es ist ja kein wirklicher Kreisverkehr, nur ein runder Platz, den man so oder so umfahren kann, Hauptsache, man hält sich an die Rechtsregel."

### Stau löst sich von selbst auf

Manchmal wird es an selbigen doch ein wenig wuselig – wenn aus allen drei Richtungen viele Autos kommen. Doch irgendwie funktioniert es. Die Autofahrer winken oder nicken sich kurz zu, wie durch Zauberhand löst sich der stockende Verkehr binnen Sekunden von selbst auf.

80 Prozent der Bürger sind laut einer Studie mit dem Shared-Space-Konzept zufrieden, sie finden, dass sich ihre Lebensqualität erhöht hat. Es gibt auch keine Unfälle mit Verletzten mehr. Doch natürlich kracht es auch im Shared Space manchmal noch. Gegen Verkehrsschilder kann ja niemand mehr rummsen. Jetzt trifft es meist die Straßenlampen.





## Einspurig, großspurig

**Beim Audi Fuse handelt es sich um eine Fahrzeugkombination aus Fahrrad und Auto. Durch die elektronisch gesteuerte Spurbreitenveränderung werden zwei unterschiedliche Fahrzustände möglich: einspurig, um sich weit in die Kurven zu neigen, und zweispurig für mehr Stabilität und Sicherheit. Patrik Müller wollte in dieser Projektzusammenarbeit die Motorradtradition der Marke Audi weiterziehen. Für das Fahrerlebnis sollen die Hinterradlenkung und die liegende Fahrposition sorgen. (lhag)**

# „Wir haben eine pro Auto orientierte Steuerpolitik"

**Christian Kern** über patriotische Geschäfte, neue Züge, alte Eisen und Steuervorteile für Autofahrer. Warum Österreich ein Generalticket für Bus und Bahn nach Schweizer Vorbild gar nicht braucht, erklärte der ÖBB-Holding-Chef auf Fragen von **Luise Ungerboeck.**

STANDARD: *In der Schweiz ist das Generalabonnement ein Erfolg, in Österreich wird eine Jahreskarte für alle Verkehrsträger seit Jahren diskutiert, aber nie realisiert. Woran liegt das?*

**Kern:** Wir haben natürlich Interesse an so einem Produkt, es ist aber eine Frage der finanziellen Abgeltung. In der Schweiz gibt es die entsprechende Nutzung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. In Österreich gibt es föderale Strukturen, unterschiedliche Förder- und Tarifsysteme, die hartnäckig und beständig sind.

STANDARD: *Heißt auf gut Deutsch, von acht Verkehrsverbünden sind sieben zu viel, weil das Land klein und die Mittel begrenzt sind?*

**Kern:** Das möchte ich so nicht sagen. Die Bundesländer wissen selbst, wie sie ihren Verkehr organisieren. Aber wir sind ein kleines Land, das ist wahr.

STANDARD: *Der ÖBB-Personenverkehr ist als größter Verkehrsträger in allen Verkehrsverbünden aber nicht ohne Einfluss. Warum machen Sie den nicht geltend?*

**Kern:** Der Punkt ist, Sie müssen Zahler finden. So ein Generalabo kostet Geld, und in Zeiten der Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sind die Mittel schlicht begrenzt. Deshalb sind wir von einer solchen Initiative in Wahrheit weiter entfernt als vor einigen Jahren.

STANDARD: *Von welchen Beträgen reden wir da?*

**Kern:** Es geht um signifikante Millionenbeträge. Wir müssen die Wirtschaftlichkeit der ÖBB sicherstellen.

STANDARD: *Der Personenverkehr erfreut sich – auch dank hoher Spritpreise – regen Zulaufs. Das wäre doch Rückenwind, um so ein innovatives Produkt einzuführen, oder?*

**Kern:** Stimmt, wir sind auch sehr zufrieden. Es ist auch so, dass wir in den vergangenen Monaten eine Reihe von Kooperationen entwickelt haben. Der Erfolg gibt uns recht, in Tirol, Vorarlberg, Kärnten oder der Steiermark haben wir signifikante Fahrgastzuwächse, in manchen Regionen plus 50 Prozent binnen fünf Jahren. Fünf bis sechs Prozent Zuwachs wie in den vergangenen Monaten, das ist in unserem Geschäft viel.

STANDARD: *Ein Generalticket würde wohl nicht nur Mehrkosten verursachen, weil es ja nicht nur von neuen Fahrgästen genützt würde. Aber vorhandene Mittel aus diversen Töpfen müssten umgeschichtet werden, oder? Anhand der Fahrgastzahlen ließe sich die Konsumation dann ja umrechnen auf die einzelnen Verkehrsträger ...*

**Kern:** Sie meinen, ein Generalabo wäre aufkommensneutral? Mit Sicherheit nicht. Schon allein deshalb, weil wir für den Zuwachs die entsprechenden Kapazitäten zur Verfügung stellen müssten, und das kostet. Aber wir gehen jetzt einen eigenen Weg. Wir haben unsere Österreich-Card stark verbilligt, Sie fahren damit um drei Euro pro Tag im ganzen Netz. Mit der Österreich-Card der ÖBB sind ohnehin mehr als neunzig Prozent des Schienenangebots nutzbar.

STANDARD: *Wir brauchen also gar kein Ticket für alle Verkehrsträger, weil es ohnehin die ÖBB-Österreich-Card gibt? Die gilt ja nicht einmal für den ÖBB-Postbus ...*

**Kern:** Stimmt, das müssen wir überdenken. Im Vergleich mit der Schweiz sind Tickets in Österreich jetzt schon billiger. Würden wir einen weiteren Preisvorteil gewähren, würden wir nicht dramatisch dazugewinnen, aber niedrigere Erträge haben. Der Wettbewerb spielt sich ja mit dem Auto ab. Wer Bahn fährt, erspart sich im Jahr 4000 Euro. Wer darauf verzichten kann, wird auch auf 4500 Euro verzichten.

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

STANDARD: *Stichwort Sparsamkeit: Warum wird die Wiener Schnellbahn nicht besser in das städtische Verkehrsnetz integriert? Das würde so manchen U-Bahn-Bau überflüssig machen und auch gleich Steuergeld sparen.*

**Kern:** Die Konkurrenzsituation von U- und S-Bahn würde ich so nicht sehen. Grundsätzlich sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache: Die Autonutzung in Wien geht rapide zurück, vor allem in den Bezirken eins bis neun, 45 Prozent aller Single-Haushalte verzichten auf einen Pkw. Der öffentliche Verkehr gewinnt also massiv im Modalsplit, da wurden die richtigen Entwicklungen eingeleitet. Verbesserungen sind natürlich möglich. Mit dem Hauptbahnhof werden wir neue Schnellverbindungen einführen.

STANDARD: *Auf der Stammstrecke Liesing–Floridsdorf wohl nicht, die ist überlastet. Wo wird ausgebaut?*

**Kern:** Wir bauen Ostbahn-Verbindungen aus, die Flughafen-Schleife Richtung Schwechat – das wird Wirkungen zeigen.

STANDARD: *Wird der Takt auf der S7, wie einst beim Ausbau versprochen, auf 15 Minuten verkürzt?*

**Kern:** Dazu laufen Gespräche mit Wien, Niederösterreich und dem Bund. Wir sind auf einem guten Weg, es gibt die Bereitschaft, uns zu unterstützen, auch bei Investitionen in neue Fahrzeuge. Alles zusammen, neue Wagons, mehr Möglichkeiten durch neue Infrastruktur, mehr Linien, bessere Frequenzen – ich bin überzeugt, dass wir bei Fahrgastzuwächsen noch lange nicht am Ende dieses Systems angelangt sind.

STANDARD: *Mit den weiß-blauen 4020er-Triebfahrzeugen, die jetzt aufgemotzt werden, werden Sie dabei wohl kein Leiberl reißen ...*

**Kern:** Stimmt, die 4020er haben bis zu vierzig Jahre auf dem Buckel, da machen wir aber nur Wartungs- und Erhaltungsreparaturen, um sie sicherheitstechnisch in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen. Ziel ist es, sie zu ersetzen.

STANDARD: *Geht's ein bisserl konkreter? Wann werden aus dem Rahmenvertrag mit Siemens aus 2010 erste Garnituren geordert?*

**Kern:** Wir sind in Gesprächen. Mit Niederösterreich sind wir schon fertig, mit Wien hoffentlich im Herbst, Steiermark schaut gut aus, Oberösterreich wird kommen, Vorarlberg hat noch Potenzial durch enorme Fahrgastzuwächse. Das ist die Erfahrung, die wir überall gemacht haben: Dort, wo wir neue Fahrzeuge anbieten, kommt es automatisch zu höheren Fahrgastzahlen, weil das Reiseerlebnis besser ist. Das zeigt auch der Einsatz des Railjets auf der Südbahn.

STANDARD: *Wird der Auftrag – es geht um 200 Triebfahrzeuge um bis zu eine Milliarde Euro – ausgeschrieben, oder muss der ÖBB-Personenverkehr bei Siemens kaufen?*

**Kern:** Der Rahmenvertrag wurde korrekt europaweit ausgeschrieben, Siemens bekam den Zuschlag. Ob nun für Österreich Siemens-Nahverkehrszüge gekauft werden, ist in Diskussion. Damals, 2010, waren die Anforderungen andere, es ging es um eine Ausschreibung in Bayern *(die die ÖBB aber nicht gewonnen hat, Anm. d. Red.)*. Die Option mit Siemens besteht, und wir versuchen jetzt, das Problem auf dem Verhandlungsweg zu lösen. Eines ist aber klar: Es gibt auch andere Lieferanten.

STANDARD: *Muss die ÖBB Pönale zahlen, wenn sie „unpatriotisch" nicht bei Siemens kauft?*

**Kern:** Patriotisch ist es, die Interessen der ÖBB zu vertreten. Pönalzahlungen wird es keine geben. Weiter kommentieren möchte ich laufende Gespräche aber nicht. Es geht um eine weitreichende strategische Entscheidung für einen Fahrzeugtyp für die nächsten zwanzig, dreißig Jahre. Unser erklärtes Ziel ist eine Flottenvereinheitlichung, um die Erhaltungskosten zu senken. Die Anschaffung macht ja maximal ein Drittel des Gesamtpreises aus. Daher ist Nachhaltigkeit wichtig. Es gibt jedoch auch andere Lieferanten.

Die steuerliche Förderung von Dienstwagen geht in die falsche Richtung. Da verzichtet der Fiskus auf 1,6 Milliarden Euro.

STANDARD: *Nebenbahnen rechnen sich auch nicht. Ist der Ersatz von Zügen durch Linienbusse, wie in Niederösterreich praktiziert, zukunftsweisend? Die stehen ja ebenso im Stau wie die Pendler ...*

**Kern:** Es gibt keine Eisenbahninfrastruktur, die sich rechnet. Am ehesten noch die Bahnhöfe als Erlebnis- und Einkaufszentren. Bei Nebenbahnen ist die Systemadäquanz entscheidend, also Fahrgastzahlen, Zusteiger pro Halt oder das Güterverkehrsaufkommen. Wo dies nicht ausreichend erreicht wird, wäre der Streckenbetrieb nur mit massiven Subventionen aufrechtzuerhalten, daher der Umstieg auf Busse. Die sind in diesem Fall ökologisch kaum schlechter als Dieselloks. Natürlich bietet Bahnfahren mehr Komfort als der Linienbus.

STANDARD: *Was müsste die Politik – insbesondere in Brüssel – tun, um Bahnfahren zu attraktivieren?*

**Kern:** Wir sind, glaube ich, in Österreich auf dem richtigen Weg, wir fühlen uns hinreichend unterstützt. Aber ich würde mir wünschen, dass unser Steuersystem die verkehrspolitischen Ziele mehr fördert. Denn wir haben ein klar pro Auto orientiertes Steuerrecht. Änderungen bei der Mineralölsteuerrückvergütung und die Aufgabe der Energieabgabe-Deckelung haben uns im Vorjahr mit netto 30 Millionen Euro belastet – da ist schon herausgerechnet, was wir über für gemeinwirtschaftliche Leistungen zurückbekommen. Auch die steuerliche Förderung von Dienstwagen geht in die falsche Richtung. Da verzichtet der Fiskus auf 1,6 Milliarden Euro, indem nur 68 Prozent des tatsächlichen Werts versteuert werden, und die begünstigte Personengruppe gehört nicht gerade zu den sozial Entrechteten. Wenn jedes zweite Auto, das in Österreich angemeldet wird, ein Dienstauto ist, muss man sich schon fragen, ob das letztlich nicht eine Überförderung darstellt. Das macht vor dem Hintergrund von Millionenaufwendungen für $CO_2$-Zertifikate gemäß Kioto-Protokoll wenig Sinn.

STANDARD: *Nebenbahnen schließen heißt die Devise auch beim Bahngüterverkehr. Rückzug aus der Fläche heißt aber immer: mehr Lkws auf den Straßen. Ist das die Zukunft?*

**Kern:** Natürlich ist die Angebotsreduktion problematisch. Diesbezüglich sieht es in ganz Europa wenig rosig aus. Wir wollen beim Schienengüterverkehr zu den Besten zählen. Das werden wir nur dann erreichen, wenn die wirtschaftliche Basis gesund ist.

STANDARD: *Bleiben also nur Transporte auf großen Achsen mit Containern, Ganzzügen. Ist der Kampf gegen die Gigaliner verloren?*

**Kern:** Verloren sicher nicht. Aber im europäischen Güterverkehr gilt es, große Strukturprobleme zu lösen. Viele Bahnen, besonders in Südosteuropa, sind finanziell in desaströsem Zustand, Privatisierungen sind gescheitert, es gibt keine Konsolidierung in der Branche. Der Margenverfall ist gewaltig, daher werden nur die großen Achsen übrigbleiben. Wir und die Deutsche Bahn haben als einzige den Anspruch, ein dezentrales Netzwerk zu erhalten.

STANDARD: *Ohne Stückgut wird der rückläufige Inlandsbahngüterverkehr noch dünner. Gibt es ein verkehrspolitisches Gegenkonzept?*

**Kern:** Von Brüssel kommt diesbezüglich wenig Ambitioniertes, und die EU-Ziele 2030 im Modal-Mix haben wir längst erreicht. Wir konzentrieren uns daher auf das Machbare: lange Distanzen, große Gewichte. Unser Ziel ist es nicht, wie Italien, Frankreich oder England zu enden, sondern das Netz für die Industrie zu erhalten. Deshalb sind weitere Arrondierungen nötig. Auch der Einzelwagenverkehr muss effizienter werden.

**CHRISTIAN KERN** (46) ist seit Juni 2010 ÖBB-Holding-Chef. Zuvor war er im Verbund-Vorstand fürs Auslandsgeschäft zuständig. Er ist verheiratet mit Eveline Steinberger-Kern, die bei Siemens Österreich das Energiegeschäft verantwortet.

Preisgekrönter Mobilitätsblogger Seite 36

Glücksspiel im Filmcasino SZENARIO Seite 38

# „Die Veränderung muss von den Menschen kommen“

Punk-Veteranin und Bestseller-Autorin („Just Kids“) **Patti Smith** (65) präsentiert am Dienstag ihr neues Album „Banga“ live in der Wiener Arena. **Christian Lehner** sprach mit ihr über Arbeitsethos, Literatur-Kläffer und natürlich über Punk und Politik.

**Ging den weiten Weg von der Punk-Ästhetik zur engagierten Kunst: Patti Smith, die nach langem Rückzug ins Privatleben seit 1996 wieder regelmäßig als Musikerin arbeitet.**
*Foto: dapd/Verdugo*

STANDARD: *Sie haben Ihre Kunst einmal als „Loshämmern eines blinden Bildhauers“ bezeichnet. Wie darf man das verstehen?*
**Smith:** Das stammt von einem Gespräch mit Robert Mapplethorpe. Wir standen beide ganz am Anfang und waren ein Paar. Ich schrieb wie eine Besessene an meinen Gedichten, Tag und Nacht. Aber ich konnte nicht ausdrücken, was ich eigentlich sagen wollte. Ich war schon immer eine sehr körperlich arbeitende Poetin. Die Ladehemmungen machten mich krank. Der Satz beschreibt, wie ich mich damals fühlte. Da riet mir Robert, meine Gedichte live zu improvisieren und zu performen. Das habe ich dann auch getan. Es war ein erster Schritt in die öffentliche Arena. Von dort ging es schnell zur Musik. Die musste simpel sein, da wir alle keine Ahnung vom Musizieren hatten. „Gloria“, „Land Of Thousand Dances“, das waren alles Drei-Akkord-Nummern, einfache Gefäße für meine Improvisationen.

STANDARD: *Auf Ihrem neuen Album „Banga“ gehen Sie es thematisch relativ breit an. Es gibt Songs über berühmte Freunde (Johnny Depp, Anm.), den Tsunami in Japan, die Entdeckung Amerikas ...*
**Smith:** ... italienische Renaissance-Maler und russische Poeten. Ich weiß, der Bogen reicht weit, aber schlussendlich steht alles mit allem in Zusammenhang. Wie im echten Leben. „Banga“, das Titelstück, das ich mit meinen Kindern und Johnny Depp aufgenommen habe, handelt von Bulgakows Hund in dem Roman *Der Meister und Margarita*. Nie wurde ein Köter treuherziger geschildert als dort. Ich musste ihm einfach einen Song widmen. Banga, das Wort, hat aber auch einen energetischen Klang. So kommen die Dinge zusammen. Das Bellen, das Sie dort hören, ist übrigens von meinem Sohn Jackson. Er hat das gut gemacht.

STANDARD: *Auf „Banga“ ist auch ein Song in memoriam Amy Winehouse enthalten. In Ihrem künstlerischen Umfeld, speziell in den Tagen des Punk, wimmelte es nur so von selbstzerstörerischen Charakteren. Sie selbst scheinen aber immun gegen die Versuchungen des Rock 'n' Roll.*
**Smith:** Viele Menschen glauben, ich würde das Selbstzerstörerische romantisieren, nur weil ich viele Künstler kenne, die eine dementsprechende Ader haben oder hatten. Ich kann Ihnen versichern, dem ist nicht so. Es geht immer um die Arbeit, die Kunst. Amy Winehouse? Das Mädchen konnte singen! Unglaublich. Dieser Instinkt, diese Wahrhaftigkeit. Sie war so stark, dass der ganze Retrotand ihres Materials einfach abfiel, sobald sie ihre Stimme erhob.

STANDARD: *Keine ungesunden Vorlieben?*
**Smith:** Ich bin völlig frei von selbstzerstörerischen Anwandlungen. Dafür bin ich viel zu neugierig und lebenshungrig. Vielleicht hat es aber auch damit zu tun, dass ich als Kind sehr kränklich war. Meine Mutter hatte alle Hände voll zu tun, mich durchzubringen. Tuberkulose, Masern, Scharlachfieber. Als Teenager war ich froh, überhaupt noch am Leben zu sein. Das Letzte, was mich interessierte, war, mich körperlich zu ruinieren.

STANDARD: *Vielen Menschen sind Sie heute eher als Malerin, Fotografin oder Autorin bekannt. Punk scheint da manchmal wie ein Relikt aus der Vergangenheit. Welchen Stellenwert hat die Musik in Ihrem Schaffen?*
**Smith:** Früher war ich die „Queen of Punk“, heute bin ich die „Grandmother of Punk“. Dabei weiß doch jeder, dass das alles Beethoven erfunden hat! *(lacht)* Musik hat so viele Qualitäten. Da wäre zum einen der gemeinschaftliche Prozess des Schaffens, die Band, das Aufnehmen, die Touren. Alles, was ich sonst mache, mache ich ja allein. Und dann kann man mit Popmusik einfach sehr viele Menschen erreichen.

STANDARD: *Ihr letztes Album mit Originalsongs war sehr politisch. Sie unterstützen u. a. auch die Occupy-Bewegung. Was kann man denn als Künstler noch bewegen?*
**Smith:** Mein Album *Tramping* aus 2004 war tatsächlich sehr politisch. Ich war tief betrübt und sehr zornig auf die Bush-Regierung. Ich hatte das Gefühl, dass wir Amerikaner im Post-9/11-Klima vom Weg abgekommen sind. Kaum jemand wagte es, die Entscheidungen der Regierung infrage zu stellen. Für mich ist das aber ein Grundwert einer Demokratie. Ich habe mich zwar in der Folge in diversen Projekten engagiert. Künstlerisch habe ich mich aber wieder mit anderen Dingen beschäftigt. Ich will mich nicht in einem fort äußern. Im Übrigen: Künstler können nur anstoßen. Der wirkliche Veränderung muss von den Menschen kommen.

STANDARD: *Wie soll das geschehen?*
**Smith:** Das Einzige, was das korrupte politische System und die Corporations fürchten, ist unsere Anzahl. Wir sind Millionen von Menschen. Wenn wir es schaffen, uns hier weltweit kurzzuschließen, globale Streiks und Kampagnen zu organisieren, erst dann wird sich etwas verändern.

**PATTI SMITH** trat mit Beat-orientierter Lyrik in der Rimbaud-Nachfolge hervor, ehe sie 1976 mit dem Album „Horses“ zur Galionsfigur des US-Punk wurde.

## Viennale feiert mit Michael Caine in der Hauptpost

**Wien** – Die Viennale (25. 10. – 7. 11.) wird dieses Jahr 50. Nicht zuletzt, um dieses Jubiläum ausreichend zu feiern – täglich soll es einen Event geben –, wird sie ihr neues Zentrum im Hauptpostamt der Inneren Stadt beziehen. Bei der Sommerpressekonferenz im Volksgarten präsentierte Direktor Hans Hurch zudem bereits einige Höhepunkte des Programms: Als Stargast erwartet man den britischen Charaktermimen Michael Caine, dem ein Tribute gilt.

Ein weiteres wurde vom deutschen Horrorfilmregisseur und Publizisten Jörg Buttgereit kuratiert: Es geht der Macht des Unheimlichen im Kino durchaus gattungs- und genreübergreifend nach. Mit dem portugiesischen Regisseur Manuel Mozos bietet die Viennale laut Hurch auch eine echte Entdeckung auf. Der 1959 geborene Filmemacher wurde ihm von dessen Landsmann Miguel Gomes *(Tabu)* empfohlen.

Die gemeinsam mit dem Filmmuseum veranstaltete Retrospektive würdigt Fritz Lang, einen echten Klassiker des Kinos, der 1890 in Wien geboren wurde. Mit Werner Herzog wird zu Beginn des Festivals noch ein Regisseur mit besonderer Affinität zur Stadt erwartet: Der ehemalige Viennale-Direktor präsentiert seine Doku-Reihe *Death Row*. (kam)

# Ersatzgeschwächtes Meisterwerk

## Start des Musikfestivals in Grafenegg mit Joseph Haydns „Schöpfung“

*Ljubiša Tošić*

**Grafenegg** – So hat es sich also gefügt, dass sowohl die Salzburger Festspiele als auch das Festival in Grafenegg zur Eröffnung *Die Schöpfung* von Joseph Haydn präsentierten. Mehr Glück hatte man in Salzburg – es fiel kein Künstler aus. Grafenegg hingegen beklagte das Fernbleiben der Hochtonspezialistin Mojca Erdmann; und auch der Chef des Tonkünstlerorchesters, Andres Orozko-Estrada, musste kurzfristig absagen.

Immerhin, das Wetter blieb dem Wolkenturm hold; es durfte die Aufführung bei trockenen Bedingungen über die Freiluftbühne gehen – eingeleitet von *They saw the stone had been rolled away* aus der Feder James MacMillans. Der Composer in Residence 2012, der, einer Festivaltradition folgend, an diesem Abend auch einen Baum pflanzte, band hier Bläser und Schlagwerk zur Fanfare mit perkussiven Publikumsweckrufen.

Etwas diskreter im Verhältnis die *Schöpfung*, wobei hier das „Duo“ Schlagwerk/Blech mitunter die orchestrale Gesamtbalance leicht durcheinanderwirbelte. In Summe gelang es jedoch dem Einspringer, Dirigent Claus Peter Flor, eine respektable Aufführung zuwege zu bringen. Das beinhaltete einnehmende Streicherarbeit, deren Qualität „indoor“ natürlich noch besser zur Geltung gekommen wäre.

Ansonsten einige Schwankungen: In der Zusammenführung der Solostimmen mit dem Orchester kam es da und dort zu Unsicherheiten, wie es auch bei vokalen Parts zu fragilen Situationen kam. Gerald Finleys nobles Timbre geriet aber erst in den Adam-Passagen in intonatorische Nöte; sehr mutig und momentweise sehr befreit klang Einspringerin Camilla Tilling. Und auch Ian Bostridge kam nach anfänglichem Forcieren zu klarer, lyrischer Linie. Ja, zumeist sattelfest der Arnold Schoenberg Chor. Schließlich waren wohl alle froh, das ganze Schöpfungswerk ohne gröbere Musikunfälle über die Bühne gebracht zu haben.

50 JAHRE BOND • 50 JAHRE VIENNALE
CASINO ROYALE
Regie: Martin Campbell, GB/USA 2006, OF
Samstag, 25. August, 20.30 Uhr
Filmcasino
Reservierungen unter kasse@filmcasino.at
50 VIENNALE Vienna International Film Festival
Infos unter 50jahre.viennale.at

TIPP SPEZIAL
bezahlte Anzeigen
Nähere Informationen: T: 01/531 70-132 und 133, F: -479
E-Mail: kulturanzeiger@derstandard.at

FESTVORTRAG
»Das Sinnlosigkeitsgefühl – DIE Herausforderung unserer Zeit«

Am 2. September 2012 jährt sich der Todestag von Viktor E. Frankl zum 15. Mal. Mit dem Festvortrag „Das Sinnlosigkeitsgefühl – DIE Herausforderung unserer Zeit“, von Mag. Elisabeth Gruber, präsentiert das VIKTOR FRANKL ZENTRUM WIEN eine Hommage an den Begründer der Logotherapie und Existenzanalyse, die zum Nachdenken über die persönliche Lebensphilosophie einlädt.

**Sonntag, 2. September, 11 Uhr**
Eintritt frei!

**Hörsaalzentrum Neues AKH,** Hörsaal 4, Ebene 8
Anmeldung erforderlich: T: 0699/10 96 10 68, office@franklzentrum.org, www.franklzentrum.org
WIEN

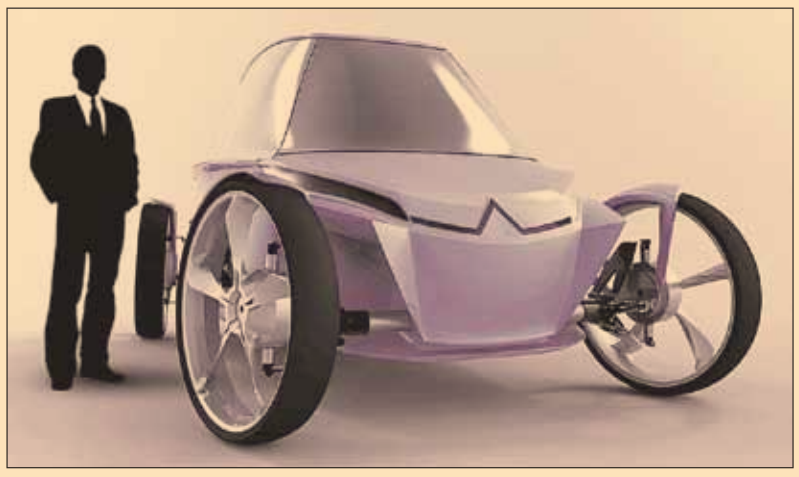
FESTIVAL
**KLANGSPUREN FESTIVAL SCHWAZ**
Schwerpunk Korea

Unsuk Chin – composer in residence

Werke von:
Georg Friedrich Haas, Olga Neuwirth, Bernhard Lang, Gunter Schneider, Johannes Maria Staud, Beat Furrer

KLANGSPUREN SCHWAZ TIROL
13.–29. 9. 2012

**Klangspuren Schwaz**, Karten:
T: 05242/735 82, info@klangspuren.at, www.klangspuren.at
TIROL



## Kapitäne der Luft und der Straße

**Es geht ums Aufsteigen, Dahingleiten, aber auch um Straßentauglichkeit. Markus Kargl, Max Kulich und Juho Huotari erdachten in Kooperation mit Magna Steyr eine Symbiose aus Luftfahrt und Straßenmobilität. Um abzuheben, wird die im Dach des zeppelinartigen Gefährts namens Citroën Pileus befindliche Ballonhülle mit Helium gefüllt, die Felgen werden in der Luft zu Propellern. Am Boden wird das Gas wieder in die Druckflaschen gepumpt, die Propeller wieder zu Rädern. (lhag)**

# „Stuttgart 21 gab mir einen Schub“

Wer sich im Web genauestens über die Zukunft der Mobilität informieren will, geht auf den Blog von **Martin Randelhoff.** Über die Sinnlosigkeit des Fahrradkennzeichens und die Zukunft des Bloggens sprach er mit **Doris Priesching.**

STANDARD: *Die Ironie der Geschichte: Die Interviewanfrage des* STANDARD *landete beim ersten Anlauf im Nirgendwo. Die Krise der Mobilität auf dem Datenhighway?*
**Randelhoff:** Ich glaube nicht, dabei handelt es sich doch eher um ein technisches Problem.

STANDARD: *Aber vielleicht ein Anzeichen für eine mögliche Bruchstelle? Kollabiert erst der reale oder der virtuelle Verkehr?*
**Randelhoff:** An den Daten wird es nicht scheitern, weil Glasfaser und Lichtgeschwindigkeit so hochkapazitativ sind, dass wir diese Grenze niemals erreichen werden können. In der Zukunft wird es drei große Netzwerke geben: Internet zum Austausch von Daten, Stromnetz – intelligente Stromzähler, die sich über Lastzeiten verständigen – und die Kommunikation zwischen Fahrzeugen untereinander.

STANDARD: *Autos, die miteinander reden?*
**Randelhoff:** Das werden sie – und autonomes Fahren ermöglichen, wo das Auto keinen Lenker mehr braucht. Das kommt in den nächsten zehn, zwanzig Jahren.

STANDARD: *Meistens scheitern solche Visionen, weil sie zu teuer sind.*
**Randelhoff:** Am Anfang vielleicht nicht. Wir haben eine schrittweise Einführung. Die EU-Kommission sagt, dass ab 2014 nur noch Neufahrzeuge mit automatischem Notbremssystem zugelassen werden dürfen. Was brauchen wir zum autonomen Fahren? Bremssystem, Beschleunigungssystem, Abstand und Spurhaltesystem. Alle vier haben wir. Was es braucht, ist, die Menschen im Auto zu überzeugen, dass die Systeme sicher sind.

STANDARD: *Gratulation zum Grimme-Preis. Welchen Effekt hatte die Auszeichnung auf Ihren Blog?*
**Randelhoff:** Es war ein Schritt aus der Nische. Mobilität und Verkehr sind im Web Nischenthemen. Seit dem Preis ist der Blog mehr in die breite Masse gekommen. Ansonsten: ganz normal weiterleben.

STANDARD: *Warum haben Sie zu bloggen begonnen?*
**Randelhoff:** Ich war schon immer internetaffin und habe ein Grundbedürfnis, Menschen mitzuteilen, wenn mich etwas beschäftigt. Zum Thema Verkehr fand ich nichts, und so probierte ich es selbst. Eine interessante Zeit, weil ich peu à peu merkte, dass es einen großen Bedarf gibt. Stuttgart 21 gab mir einen Schub. Ich stelle Verkehrsprojekte vor, aktuelle Trends von Elektrofahrzeugen über Agrartreibstoffe und fragte, wie wir damit umgehen.

STANDARD: *Der Aufwand wirkt beträchtlich. Verdienen Sie damit?*
**Randelhoff:** Nee. Der Blog ist werbefrei, da kommt gar nichts rein. Das Netzwerk ist da, und daraus ziehe ich genug. Es geht gar nicht so sehr um den harten Euro, sondern darum, dass ich Leute kennenlerne. Das gibt mir am meisten und reicht.

STANDARD: *Wird man in 20 Jahren auch noch bloggen?*
**Randelhoff:** Wir hatten schon mehr Blogs, dann kamen Twitter und Facebook und viele sagten, okay, ich muss nun nicht mehr bloggen, sondern kann mich auch hier verwirklichen. Ich kann mir vorstellen, dass es bald ein Revival gibt und Menschen wieder vermehrt ihren Blog aufmachen, um die Vermarktung selbst zu regeln.

STANDARD: *In Wien gibt es eine Diskussion über Kennzeichnung von Radfahrern. Was halten Sie davon?*
**Randelhoff:** Nichts. Die Kennzeichnungspflicht von Radfahrern ist letztlich eine Verschiebung von Verantwortung. Warum fahren Radfahrer auf dem Gehweg? Wahrscheinlich, weil sie sich anderswo gefährdet fühlen. Wir haben in den letzten 30, 40 Jahren die autogerechte Stadt propagiert, Millionen darin investiert, und heutzutage wehrt man sich, wenn zwei, drei Millionen Euro in die Radverkehrsstruktur investiert werden sollen.

**MARTIN RANDELHOFF** (23) bloggt auf www.zukunft-mobilitaet.net. Er studiert Verkehrswirtschaft in Dresden.

# Rasender Stillstand

## Bewegung und Ruhe in der Kunst – von Caspar David Friedrich bis Ai Weiwei

*Gregor Auenhammer*

**Wolfsburg/Wien** – Die Geschichte der Moderne erscheint uns zumeist als eine Geschichte der Beschleunigung. Die Entwicklung immer schnellerer Transportmittel, immer weiter reichender Kommunikationsmittel und optimierter Produktionsverfahren haben das Lebenstempo kontinuierlich erhöht – bis hin zu dem, was der französische Philosoph Paul Virilio als „rasenden Stillstand“ apostrophierte. Eine sichtbare Spitze dieser Entwicklung war seit jeher die Kunst, die in allen Sparten – als Avantgarde – selbst das Rad der Zeit mit Erfindungen und Erneuerungen in Schwung gehalten hat. „Wir hoffen auf ein ‚ewiges Leben vor dem Tod‘, das zwar nicht zeitlich unendlich ist, aber eine Vielzahl von Erlebnissen verspricht, wenn wir nur schnell genug werden“, umschrieb der Soziologe Hartmut Rosa 2011 selbiges Phänomen.

Mit der grassierenden Faszination für Beschleunigung wächst aber auch der Wunsch nach Entschleunigung, nach Kontemplation, nach Refugien der Individualität. Eindrucksvoll visualisiert dieses Streben das Kunstmuseum Wolfsburg. Ausstellung und die begleitende Publikation *Die Kunst der Entschleunigung* befassen sich mit Bewegung und Ruhe in der Kunst von Caspar David Friedrich bis Ai Weiwei. Die Retrospektive subsumiert Videoperformances, Fotosequenzen, Filmstills sowie Installationen und Gemälde der Gegenwart mittels Gegenüberstellung zu Werkserien aus der Kunstgeschichte. Korrelationen, Analogien und Divergenzen werden augenscheinlich. Exzerptionell enthält die Ausstellung Exponate von Tinguely, de Chirico, William Turner, Kandinsky, Beuys, Nauman, Warhol, Malewitsch, Rodschenko et alii. Sie präsentiert Futurismus, Kinetik und Abstraktion bis hin zu performativen Werken und Interventionen im öffentlichen Raum. Von einem Tsunami der Reize ist die Rede, von der Droge Geschwindigkeit, von der Freiheit durch Mobilität – historisch durch Autos, Dampfmaschinen, Schiffe bis hin zur Zukunftsperspektive der Raumfahrt.

Szenarien des Chaos, der Beschleunigung durch das philosophische Turboprinzip des Fortschritts, der Weiterentwicklung – begründet durch humanitäre, ökonomische und ökologische Aspekte – werden zu einer Verlangsamung, zu einer Ökologie der Zeit führen. Ein diskursiver Wettstreit zwischen Ratio und Emotion, der ultimativ nur in den Rezeptoren des Gehirns entschieden werden kann. Heute, in einer Epoche unentwegter Dynamik, wächst die Erkenntnis, dass Ruhe und Unruhe nahe Verwandte sind. Die Waage zu halten wird in Hinkunft eine der wesentlichen Herausforderungen sein. Des Individuums und der Gesellschaft.

**Markus Brüderlin, Kunstmuseum Wolfsburg: „Die Kunst der Entschleunigung“. € 50,– / 260 S., Hatje Cantz, 2012**

**Der Traum von der Ruhe in der Bewegung – Hussein Chalayans Installation „Place to Passage“ von 2003 paraphrasiert Johann Heinrich Wilhelm Tischbeins Bildnis „Goethe in der römischen Campagna“ von 1787.**

UNI-ZUGANGSBESCHRÄNKUNGEN

## Und sie bewegt sich doch

*Lisa Nimmervoll*

Es war nur eine Frage der Zeit, bis das Thema Hochschulzugang politisch so durchgegart ist, dass darüber endlich auch eine sachliche und sachgerechte Diskussion zwischen den in bildungspolitischen Fragen oft wie auf zwei unterschiedlichen Ideologie-Planeten anmutenden Koalitionsparteien möglich ist.

Jetzt scheint es so weit zu sein, dass die Bewegung, die es in den Tiefenschichten der SPÖ und hinter den Kulissen der Verhandlungen mit der ÖVP seit einiger Zeit gibt, vorsichtig an die Oberfläche gelassen wird. Ein Versuchsballon nach dem anderen geht hoch, um das Unvermeidliche, das Notwendige auch politisch umzusetzen. Denn dass ein Uni-System mit den Variablen Budget, Studierendenzahl, Lehrpersonal oder Forschungsinfrastruktur mehr oder weniger als frei flottierenden Größen jonglieren muss und so beste (Aus-)Bildung leisten soll, ist grotesk und im Hinblick auf die Lebenszeit der Studierenden zynisch.

Dass Österreich mehr Studierende braucht, sollte im kollektiven Bewusstsein dieser Nation eigentlich selbstverständlich sein. Weniger Studierende will niemand, nicht einmal die ÖVP. Ihr wird dann ein Kraftakt bevorstehen, wenn es darum geht, dass Österreich auch das intellektuelle Potenzial aller Kinder ausschöpft, um endlich eine Studierendenquote zu erreichen, die internationalen Top-Standards entspricht. Dann landet die Debatte dort, wo sich die ÖVP quält: beim negativ selektierenden Schulsystem.

SAMARAS IN BERLIN

## Gekaufte Zeit

*Birgit Baumann*

Die Mission des Antonis Samaras ist keine einfache. Gestern war der griechische Premier bei Angela Merkel in Berlin auf Betteltour, heute trifft er in Paris den französischen Staatspräsidenten François Hollande.

In Berlin wurde ihm von Merkel zumindest ein halb volles Wasserglas gereicht. Oder höchstens ein halb leeres – je nach Betrachtungsweise. Merkel hat klargemacht, dass sie die Griechen im Euroraum halten will und selbige für ihre Anstrengungen gelobt. Doch das Begehr des griechischen Gastes nach „mehr Luft zum Atmen" bei den Sparbemühungen hat sie offensichtlich gar nicht gehört.

Natürlich kann und will Merkel zurzeit nichts versprechen und verweist – wie viele andere auch – auf den noch ausstehenden Bericht der Troika zu Griechenland. Das Abwarten passt Merkel ganz gut, sie schafft dadurch das, was auch Samaras gerne hätte: sich Zeit zu kaufen.

Denn in Deutschland wächst die Ungeduld, 67 Prozent der Bürger wollen Athen keinen Aufschub mehr gewähren. Politiker von CDU, FDP und CSU – aus Merkels Koalition also – spekulieren offen über einen Austritt Griechenlands aus der Eurozone, weil sie wissen, dass der Bundestag kein weiteres Hilfspaket für Athen gewähren wird.

Lange wird es nicht mehr dauern, und Merkel muss Farbe bekennen. Mehr Hilfe für Athen oder nicht? Bald muss die deutsche Kanzlerin leisten, was sie den Griechen abfordert: konkrete Beschlüsse statt Worte.

RÜCKKEHR ZUM GOLDSTANDARD

## Es darf gestritten werden

*Andreas Schnauder*

Wenn die Republikaner Reminiszenzen an den Goldstandard entwickeln, ist für Diskussionsstoff gesorgt. Nobelpreisträger Paul Krugman benötigte (wie immer) nicht lange, um eine Breitseite auf die „Grand Old Party" abzufeuern. In seinen Augen war es gerade die starre Bindung der Geldmenge an das Edelmetall, die in den 1930er-Jahren keine expansive Politik ermöglichte und somit mitten in die Große Depression führte.

Das kann man auch anders sehen: Die Argumente, nach denen Notenbanken mit zu lockeren Zügeln die Blasenbildung beflügeln, sprechen für sich. Und dass die Wirkung der aktuellen Geldspritzen und Rettungsaktionen bescheiden ist, ist auch nicht von der Hand zu weisen. Gleichzeitig konnten weder US-Fed noch Euro-EZB etwas an der Verunsicherung von Konsumenten und Unternehmen ändern. Dass Sparstrumpf, Immobilieninvestments und Goldanlagen Hochkonjunktur haben, zeugt nicht gerade von Überzeugungskraft der aktuellen Geldpolitik.

Unabhängig von der Beurteilung der stark ideologisch geprägten Konzepte erscheint eine lebendige Diskussion über das Für und Wider ökonomischer Programme angebracht. Das zeigt schon ein Blick nach Deutschland, wo die Eurohilfen äußerst kontrovers und oft auch polemisch debattiert werden. In Österreich vertreten Volkswirte hingegen überwiegend die offizielle Linie. Schade darum: Denn gerade in der Wissenschaft soll gestritten werden.

derStandard.at/Cartoons

# Politisches Urteil im besten Sinne

### Norwegen verdient Respekt für den Breivik-Prozess, ungeachtet des Expertenstreits

*Petra Stuiber*

Anders Behring Breivik nahm das Urteil des Osloer Strafgerichtes mit sichtlicher Genugtuung auf. Auch ohne persönliche Betroffenheit konnte einem bei dem schiefen Genugtuungs-Grinser des nun erstinstanzlich verurteilten Massenmörders die Galle hochkommen. Das Gericht hat ein Urteil gefällt, das den Angeklagten offensichtlich zufriedenstellt: voll schuldfähig, daher Höchststrafe. Damit erfüllt es Breiviks Bedürfnis, sich selbst als „politischer Gefangener" fühlen zu dürfen.

Gleichzeitig genügt dieses Urteil aber auch dem Sühnebedürfnis der Opfer und Hinterbliebenen – und der Mehrheit der norwegischen Bevölkerung, wenn man Umfragen glauben darf. Demnach wünschten sich die Norweger nichts sehnlicher, als dass Breivik voll schuldfähig für die 77 Morde büßen muss, die er begangen hat. Insofern kann man das Osloer Urteil auch als politisches Urteil begreifen – wenn auch eines, das dem Rechtsempfinden der meisten Menschen wohl ziemlich sympathisch ist.

Denn da bleibt doch die große Fragwürdigkeit der psychiatrischen Gutachten: Dem ersten, offensichtlich missliebigen, das Breivik paranoide Schizophrenie attestierte, folgte ein zweites, das Breivik als vollkommen gesund einstufte – was selbst manche Angehörige im Gerichtssaal bezweifelten. Der Mann zeigte sich in seinen Reaktionen völlig abgespalten von seiner Umwelt – dies ist die Definition von Schizophrenie. Dazu kommt die Problematik des archaisch Bösen: Wo kämen wir hin, wenn dieses aus der Welt verschwände, wenn alle Menschen, die monströs Böses getan haben, als krank gälten? Wäre dann, wie ein deutscher Kriminologe in der *Zeit* philosophierte, Hitler ebenso schuldunfähig gewesen, und mit ihm alle Nazis und Mitläufer?

Andererseits wertet das Osloer Urteil Breivik auch auf: Es macht ihn zum politisch bewegten Fanatiker. Dies mag auch die Staatsanwaltschaft bewegt haben, im „begründeten Zweifel an der psychischen Gesundheit des Angeklagten" auf schuldunfähig zu plädieren.

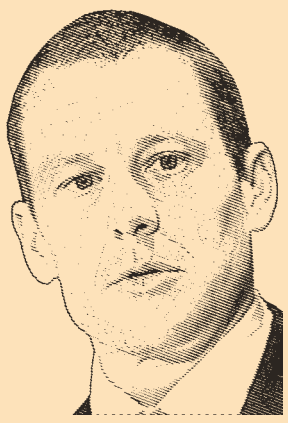
Dass das Gericht letztlich anders entschieden hat, kann man auch positiv sehen: Die Justiz dient im besten Falle dem Volk. Die Tat eines Wahnsinnigen ist nur traurig. Nichts ist für Hinterbliebene ärger als die unbegründete Grauenhaftigkeit eines Verbrechens, das ein Kranker begangen hat. Die Tat eines politischen Fanatikers macht, so grässlich sie sein mag, innerhalb unserer Werte-Koordinaten irgendwie mehr Sinn.

Breiviks Verbrechen drängten den Rechtsstaat Norwegen an seine Grenzen – das wäre wohl jedem anderen Rechtsstaat auch passiert. Doch insgesamt war der Umgang norwegischer Politiker, Behörden und Öffentlichkeit mit dem Fall hoch anständig. Vom Premier abwärts erlag niemand der populistischen Versuchung, nach einer weniger offenen Gesellschaft zu schreien. Der Prozess gegen Breivik wurde weitgehend mustergültig geführt. Dafür verdient ein gesamtes Land Respekt – unabhängig vom Expertenstreit rund um das Urteil.

Im Endeffekt ist es egal, ob Breivik schuldfähig ist oder nicht. Er wird wohl nicht mehr aus der Haft entlassen. Und der Rechtsstaat Norwegen mit seinem humanen Strafvollzug muss sich einer neuen Herausforderung stellen: Es gilt zu verhindern, dass Breivik seine islamophoben und inhumanen Botschaften weiter verbreitet und für diesbezüglich Anfällige tatsächlich zum Märtyrer wird.

**KOPF** DES TAGES

## Erwischter oder Entwischter, das ist die Frage



**Lance Armstrong ist im Radsport nun Primus inter Pares.** *Foto: EPA*

Der einzige Weg, der ihm blieb, war ein Ausweg. Weg und aus, so lautete die Devise von Lance Armstrong. Der 40-jährige Texaner drückte sich vor dem Dopingverfahren, das die US-Anti-Doping-Behörde (Usada) gegen ihn anstrengen wollte – obwohl die Usada eine lebenslange Sperre aussprach und die Streichung der sieben Siege Armstrongs (1999–2005) in der Tour de France durchsetzen will. Alternative wäre eine Verhandlung samt wahrscheinlicher Verurteilung gewesen.

„Ich weiß, wer siebenmal die Tour gewonnen hat, die Teamkollegen und Gegner wissen es auch", sagt Armstrong. „Wir sind auf denselben Straßen gefahren, über dieselben Berge, im selben Wetter." Kann man so sehen. Und für viele ragt der Texaner immer noch aus der breiten Masse der Radsportler heraus. Dem Primus kann man jetzt halt ein „inter Pares" hinzufügen. Denn da ist keiner, der neben ihm auf dem Podest stand und nun den ersten Stein werfen dürfte. Gegen Dopingsünder wie Alex Zülle, Jan Ullrich oder Ivan Basso hatte sich Armstrong, davon ist auszugehen, jedenfalls keinen Vorteil verschafft.

Als Sportler jedenfalls hat er ausgedient, das mag ihn treffen. Natürlich ist er Egomane, wohl auch Narziss. Vor zwei Monaten siegte Armstrong im Hawaii-Halb-Ironman. Er will weiterhin, halt nicht mehr öffentlich, „der fitteste 40-Jährige dieses Planeten sein".

Zwei Autobiografien gibt es bereits, vielleicht kommt eine dritte hinzu. Pläne zur Verfilmung seines Lebens (Hauptrolle: Matt Damon) liegen auf Eis. Stoff wäre vorhanden. Armstrong, Weltmeister 1993, erkrankte 1996 an Hodenkrebs, die Überlebenschance lag unter 50 Prozent. 1997 trat er wieder in die Pedale, 1999 gewann er die erste Tour, dann gewann er sie in einer Tour. „Le Boss", so hießen sie ihn.

Kommt es doch noch zur Verfilmung, so könnten sich Sheryl Crow, Eva Longoria und Kate Hudson, jeweils eine Zeitlang an Armstrongs Seite, gleich selbst spielen. Armstrongs drei Töchter und zwei Söhne stammen aber aus zwei anderen Beziehungen. Ihrer Erziehung will er sich nun widmen sowie der Arbeit für seine Stiftung Livestrong, die in den knapp 15 Jahren ihres Bestehens fast 500 Millionen Dollar für die Behandlung Krebskranker aufgestellt hat. Allein ein Livestrong-Armband, das Armstrong entworfen hat, fand 70 Millionen Abnehmer. „Es gibt immer etwas zu tun", sagt Lance Armstrong. Ein Ausweg ist schließlich keine Sackgasse. *Fritz Neumann*

DER STANDARD Impressum und Offenlegung: **Herausgeber:** Oscar Bronner; **Geschäftsführung:** Mag. Wolfgang Bergmann; **Chefredaktion:** Oscar Bronner, Dr. Alexandra Föderl-Schmid (geschf.); **Chefs vom Dienst:** Dr. Eric Frey, Otto Ranftl, Bettina Stimeder. **Leitende Redakteure:** Dr. Gudrun Harrer, Thomas Mayer; **Eigentümerin (100 %) / Medieninhaberin, Verlagsort, Redaktions- und Verwaltungsadresse:** STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H., 1010 Wien, Herrengasse 19–21; **Hersteller, Herstellungs- und Erscheinungsort:** Mediaprint Zeitungsdruckerei Ges.m.b.H. & Co. KG, 1232 Wien, Richard-Strauss-Straße 16; **Telefon:** (01) **531 70**, Fax-DW: **Redaktion:** 131, Anzeigen: 249, Abo: 330; **E-Mail-Adressen:** vorname.zuname@derStandard.at, info@derStandard.at, leserbriefe@derStandard.at, aboservice@derStandard.at, anzeigen@derStandard.at; **Internet:** http://derStandarddigital.at; **Abo-Preise Inland** (in Klammern für Studierende/Schüler) jährlich: **€ 370,–** (226,–), monatlich: **€ 32,90** (20,50), für einzelne Wochentage – pro Tag und Jahr: **€ 74,20** (46,40); **Abo-Service: 0810/20 30 40** (Ortstarif); Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs 1 Urheberrechtsgesetz: © STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H., Art-Copyright: VBK, Wien, **DVR 554219;** Reichweite: **MA 2011:** 5,0 %, 359.000 Leser; **ÖAK**-geprüfte Auflage; **Offenlegung** gem. § 25 MedienG siehe: http://derStandarddigital.at/Impressum. **Dem Ehrenkodex der österreichischen Presse verpflichtet.**

DER STANDARD
# ALBUM
Samstag, 25. August 2012

**Interview** Christine Nöstlinger über Unveränderbares im Zusammenleben von Mann, Frau und Kind. **S. A 3**

**Architektur** Wir parken unsere Städte mit Autos voll. Nicht gut. Forscher und Investoren sinnieren über neue Lösungsmöglichkeiten. **S. A 4**

**Kunstmarkt** Eine Zeichnung von Egon Schiele bleibt trotz Belvedere-Gutachtens unverkäuflich. **S. A 5**

**Reise** Die griechische Insel Karpathos ist ein idealer Platz für sommerliches Abschalten. **S. A 6, 7**

**Spiele** Für Robinson und Freitag: die zehn besten Schachbücher des 20. Jahrhunderts. **S. A 8**

**Bücher I** Zwischen St. Peter und St. Pauli: Vea Wagners ambivalenter Debütroman „Blasmusikpop". **S. A 10**

**Bücher II** Luftschnappen als Beruf: der Franzose George Perros, erstmals auf Deutsch zu lesen. **S. A 10**

**Bücher III** Ausgeprägte Immunschwäche: Publizistikprofessor Maximilian Gottschlich über den Antisemitismus in Österreich. **S. A 11**

**Ich frage mich ...** Der Schriftsteller Thomas Sautner fragt sich: „Wo wohnt denn das Glück?" **S. A 12**

**„Ich schaute in die dunkle Welt der Stadtlichter wie in ein tiefes Meer, mit Wogen und Wellen."** Foto (Schwedenplatz Wien): Robert Newald

# Eine Art Fahrtwind

Seit seinem Roman „Die Räuber" gilt **Martin Prinz** als Spezialist für literarische Bewegung. DER STANDARD hat ihn um einen Text zum Thema „Gehen" gebeten. Hier ist seine Erzählung.

Es war das Rauschen, meinte ich am Ende der ersten Woche im Hotel zu Gott und fügte zumindest in Gedanken hinzu, dass damit alles begonnen habe. Mit dem Rauschen der Wägen am Donaukanal. Und damit, das es mir vor dem Öffnen der Augen noch ganz normal vorgekommen sei, so gleichmäßig und leise, wie sich Morgenverkehr immer hinter derart dicken Fensterscheiben anhöre. Dann sei es weggewesen, und ich schaute in eine helle Stille.

Ich sei dagelegen in dem riesigen Bett neben der Fensterfront meines Hotelzimmers und schaute in lichtes Rosa, in lichtes Grau, schaute über den Kanal, die Brücken und Häuser, schaute und schaute über eine völlig stille Stadt, bis ein einzelner Wagen auf Höhe der Salztorbrücke auftauchte, so verloren wie ein Spuk auf den leeren Fahrbahnen des Franz-Josefs-Kais.

Keine Spur von einem Rauschen. Ganz im Unterschied zum unablässigen Strömen der Scheinwerfer nachts, das ich am Vorabend so gierig in mich aufgesogen hatte, in ihrem An- und Abschwellen vor dem Rot und Grün der Ampeln, dem Schienenschlagen der Tramway, Folgetonhörnern und all den anderen Geräuschen im Lichtermeer der Stadt neben dem Bett.

So sei ich in der Nacht nach meinem Auszug eingeschlafen, den ich mir so lange erträumt hätte. Ohne je wirklich zu glauben, dass tatsächlich geschehen könnte, wonach ich mich so sehr sehnte: einmal aufzuwachen und dazuliegen mit dem Wissen, ein Reisender zu werden. Ein Reisender im Leben, den kein Alltag mehr ablenkt, den kein Besitz festhält, kein anderer Mensch, kein Geld, der sich alle Hotels und Flüge leisten kann und deshalb nichts mehr bei sich hat, das nicht in einen einzigen Koffer passt.

Dann machte ich die Augen auf, lag im siebzehnten Stockwerk neben den gläsernen Rechtecken der Fensterfront und starrte in die Sonne. Es war ganz still, ich rührte mich nicht, ich blinzelte nicht einmal.

So habe er begonnen, der Tag, den ich mir so oft wie keinen vorgestellt hatte. In einem Bett, dessen weites Weiß im nächtlichen Zimmer noch wie ein Traum geschimmert hatte, während ich auf die dunkle Welt der Stadtlichter wie in ein tiefes Meer schaute, mit Wogen und Wellen so unerreichbar wie nah an meinem schimmernd hohen Strand.

Kein Zucken in den Augen, keine Bewegung der Lider, nicht einmal ein leises Brennen. Nicht nur das Bett sei weiß gewesen, das ganze Zimmer. Boden, Wände, das durch eine verschiebbare Glasfront abgetrennte Bad, Hocker, Sessel, Schreibtisch oder Schrankwand. Weiß, wie alle Zimmer Richtung Westen weiß und Richtung Süden grau gewesen seien. Schwarz waren hingegen die Gänge, und gläsern schwarz die Front.

Irgendwo meinte ich ein Fahrzeug der Straßenreinigung zu hören. Doch in meinen Ohren, in meinem ganzen Körper sei kein Geräusch gewesen.

Ein Mann ging über den Schwedenplatz. Ich deckte meinen Oberkörper ab, während die fast waagrechten Sonnenstrahlen die obersten Geschoße des gläsernen News-Towers unter mir fluteten. Tief konnte ich in die letzten Stockwerke des noch menschenleeren Gebäudes schauen. Schreibtische, Bildschirme, Zettelstöße, Ordner, Zimmerpflanzen. Und ein Blitzen und Leuchten der allesamt durchsichtigen Wände zwischen den einzelnen Räumen.

## Aus dem hellen Dunstgrau

Kurz darauf machte ich die Augen noch einmal zu, hörte am Kai eine Straßenbahn, wünschte es mir geradezu und dachte mir, dass es die erste sei an diesem Tag.

*Would you like to pass me the butter please ...*

Ich schwenkte im Drehfauteuil meines Frühstücksplatzes im gläsernen Obergeschoß des Hotels zur Seite, wusste schon dabei nicht mehr, ob ich mir den Satz nur eingebildet hätte, und schaute über die diesig strahlende Stadt. Nur die Wienerwaldhügel ragten als langgezogene Inselkette aus dem hellen Dunstgrau. Alles andere gehört mir, das war mir nach einer Woche in dem Hotel so fraglos sicher wie sonst nichts.

*Please*, antwortete ein mir nicht ganz Unbekannter gegenüber, sprach das Wort ebenfalls im Vorschulenglisch-Übungsfrühstück aus und offerierte mir *Marmelade*. Für *Marmelade* hatte ich jedoch keine Augen und keine Zeit. Auch nicht für ... *coffee or tea, sugar and milk* ... Da war etwas – doch erst heute weiß ich, was es war.

Es war das Rauschen.

Ich sollte jetzt bald mit einer richtigen Geschichte herausrücken, meinte Gott in verschwörerischem Ton. Und ich erzählte ihm von dem wohl lautesten Zimmer Roms, in dem ich einmal ein ganzes Monat verbracht hatte.

> „Kein Zucken in den Augen, keine Bewegung der Lider, nicht einmal ein leises Brennen. Nicht nur das Bett sei weiß gewesen, das ganze Zimmer. Boden, Wände, Hocker, Sessel."

Es sei das jenes Zimmer, erklärte ich ihm, das Österreichs Schriftstellerinnen und Schriftstellern für Arbeitsklausuren im Ausland zugedacht sei. Es befinde sich im zweiten Stockwerk eines

▷ Fortsetzung auf Seite A 2

## Schnelle Liebhaberei

**Das Tragflächenboot Barracuda von Christoph Albiez und Thomas Perz erlaubt auch Amateuren eine schnelle Fahrt über das Wasser.**

▷ Fortsetzung von Seite A 1

Hauses unweit der Piazza Navona. Schräg gegenüber das Caffè della Pace, in dem Hemingway einmal getrunken habe. Dort, in den Seitengassen der Piazza Navona, sorge vor allem im Sommer ein Menschenmeer an Feiernden für einen Geräuschlärm, in dem man trotz verriegelter Läden und Fenster selbst als Müdester keinen Schlaf finden könne.

Das erzählte ich nun meinem Gegenüber am Frühstückstisch und wusste genau, er wollte Deutlicheres.

Gegenüber, in den leeren Redaktionen des Turms, glitzerten die gläsernen Zwischenwände. Ich orderte Orangensaft, die Bestellung von der Eierkarte verschob ich und wunderte mich in meinem luxuriösen Frühstückslehnstuhl inmitten des strahlend

> „An keinen der drei Orte würde ich an dem Tag reisen, alle drei Tickets ließ ich verfallen. 14:50 Abflug Rom. 17:30 Abflug Nairobi. 22:50 Abflug Richtung Darwin.“

zerfließenden Gebäude- und Straßenteppichs ringsum kein bisschen, dass es Gott war, der sich in Jean Nouvels graugläsernem Dachgeschoßrestaurant als der Hotelmanager vorgestellt und an meinen Tisch gesetzt hatte.

Er roch schlecht aus dem Mund. *Marmelade?*

Das Grau über der Stadt sei schnell rosa geworden. Am Himmel die ersten Sonnenblitze. Und in meiner Betthöhle habe es sich in diesen Augenblicken des ersten Hotelmorgens so licht und warm angefühlt, so fein und leicht, wie man es sich höchstens vorstellen könne, wenn man im Frühling die ersten Blätter in ihrem unwirklich hellen Grasgrün vor dem Himmel sah oder plötzlich Flieder roch.

Augenblicke, in denen alles wie ein Wunsch war. Ewig in dem Moment. Ohne Angst, Abgrund und Ende.

### Die üblichen Blicke

Als hätte die Reise aus meinem bisherigen Leben tatsächlich erst in den Momenten begonnen, in denen ich endlich mit dem Rollkoffer vor meinem alten Wohnhaus gestanden sei: im weißen Hemd, den dunkelblauen Jeans, den braunen Schuhen und dem ebenso braunen Sakko. So wie ich mir das alles am Abend davor im Badezimmer zurechtgelegt hatte.

Die Müllmänner saßen im Schanigarten des Eckwirtshauses bei ihrem Mittagsbier, die türkischen Männer auf den Parktischen bei ihrem Kartenspiel, ihre Frauen auf den Bänken daneben, und die Kinder fuhren auf Dreirädern und Tretrollern durch die Gegend, spielten Fußball oder liefen einander einfach schreiend hinterher.

Ich überquerte die Straße in Richtung des Altglas-Containers, deponierte dort Schlafsack und Matte, kümmerte mich nicht weiter um die üblichen Blicke aus den Häusern und steuerte den Taxistand an der Hauptstraße an.

In meiner Tasche hatte ich drei Flugtickets. Alle drei für diesen Tag, ausgestellt bereits vor Wochen. Eines nach Rom, samt Reservierung im Hassler. Eines nach Nairobi, ebenfalls mit Reservierung im besten Hotel der Stadt. Und ein drittes nach Darwin, an der Nordküste Australiens, wo ich vor drei, vier Jahren vom Balkon eines Hotelzimmers stundenlang dem Mond über dem Meer zugesehen hatte.

An keinen der Orte würde ich an dem Tag reisen, alle drei Tickets ließ ich verfallen. So hatte ich das längst entschieden. 14:50 Abflug Rom. 17:30 Abflug Nairobi. 22:50 Abflug Richtung Darwin.

Alle Buchungen seien notwendig gewesen. Erst danach sei mir klar geworden, was ich mit dem vielen Geld nicht wollte. Gerade weil ich in all den vergangenen Jahren so viele Wünsche an derartige Möglichkeiten gehabt hatte.

Jetzt wünschte ich mir mit dem Geld auf dem Konto nicht einmal mehr etwas so Harmloses wie einen Maßanzug, wollte auch keine neuen Schuhe anfertigen lassen oder mir ein Rennrad leisten. Von einem Haus in den Bergen oder einer Stadtwohnung mit Dachgarten ganz zu schweigen ...

### Die Idee mit dem Hotel

Ich sehe ihn noch vor mir am Frühstückstisch. Er spuckte leicht im Reden, beugte sich über den Tisch und fasste mich an der Schulter; seine Hände waren seltsam weich.

Ich tippte auf einen Steirer, der eine niederösterreichische Speckgürtel-Färbung für Hochdeutsch hielt. Es ekelte mich, dennoch wich ich nicht zurück, als ich auf meinen Wangen bereits kleine Tröpfchen spürte.

Alles, was ich mir noch wünschen könne, sagte ich Gott, sei, nichts mehr zu planen und danach wieder nur etwas müssen. Ich wol-

> „Ich ließ Wasser ins Becken, strich das Messer glatt und schäumte den Pinsel ein. Ich sah mein Gesicht, spürte das Messer und das Rauschen. Eine einzige Bewegung genügte.“

le nicht einmal mehr etwas wollen, da es der Wirklichkeit immer nur etwas nehme, wenn es doch nie zur Gänze in Erfüllung gehe, oder auch das ausnahmsweise Gelungene im Vergleich zu den Träumen meist etwas Schales habe.

Die neu eröffnete Maison Moschino in Mailand habe es mir kurz noch angetan gehabt, oder die nur eine Handvoll Suiten und Zimmer zählende Riserve Ramatuelle oberhalb von St. Tropez – mit einer Aussicht, in der offenbar tatsächlich nur Himmel und Meer Platz hatten.

Halbherzig spekulierte ich auch mit einem längeren Aufenthalt im Londoner Savoy. Doch mehr als das Abhaken einer Liste sei keine dieser Überlegungen gewesen.

Bis mir die Idee mit dem Hotel in der eigenen Stadt gekommen sei. Als Besucher zu Hause. Nichts anders dürfte es sein. Das sei auf einmal klar gewesen. Und als mir der Concierge des Sofitel die Taxitür geöffnet habe, den Rollkoffer übernahm und mich gefragt habe, wie die Reise gewesen sei, habe ich schmunzeln müssen und mir kurz gedacht, ich sei angekommen.

Am nächsten Morgen habe es dann nur mehr gerauscht. Ich hätte noch zu spüren geglaubt, wie das weiße Bett raschelte, und auch noch die in Pulks über die Ampeln links und rechts des Kanals bretternden Autos. Doch in Wirklichkeit kein Ton.

Das Luftkissenboot aus Bratislava habe angelegt und mich habe gefröstelt. Daraufhin sei ich ins Badezimmer gegangen, habe in mein Gesicht gesehen und gewusst: Bewegte ich jetzt meine Augen, meinen Mund oder den ganze Kopf – es starrte mich einfach nur weiter an. Unaufhörlich, aus einer Art Schacht oder Tunnel, der immer weiter ins Leere wüchse, während es rund um mich nur mehr rauschte.

Irgendwo dahinter war ein Schmerz, so viel wusste ich, ein ständiger Schmerz, der so weit entfernt war, dass ich ihn selbst mit größter Gewalt nie ganz erreichte.

Ich ließ Wasser ins Becken, strich das Messer glatt und schäumte den Pinsel ein. Ich sah mein Gesicht, spürte das Messer und das Rauschen. Eine einzige schnelle Bewegung genügte. Fürchtete ich mich allein vor dem Messer, war alles gut, fürchtete ich mich vor meiner Hand, durfte ich mich nicht rasieren, auch das wusste ich. Zu stark war die Lust nach einer schnellen, festen Bewegung, die mir schon im Vorgefühl schöner als jede andere erschien.

Ich schaute durchs Glas des Badezimmers und erinnerte mich an das Zimmer in Rom, sagte ich zu Gott.

### Wie das eigene Blut

In dem Augenblick habe ich endlich gewusst, was es ist. Es sei kein Lärm, so laut es auch sein könne. Gegen das Rauschen sei der größte Lärm vielmehr eine Erleichterung. Ein begreifbares Geräusch. Es sei wie das eigene Blut und gleichzeitig etwas weit Entferntes. Unerreichbar, kühl und abweisend, wie der Hall von Gebirgsbächen im Frühling. Kaum näherte man sich ihnen, rückte das Rauschen weg.

So sei ich dagestanden, erzählte ich Gott, führte das Messer über meinen Hals und spürte den Puls an der Klinge.

Gott blickte weg.

Ich wusste, wohin er schaute.

Es war am Nachmittag des ersten Hoteltags. Ich schaute über die Stadt und fragte mich, was ich hier anfangen wollte, als im Chat ein Fenster mit einer Nachricht aufging.

Zuerst wunderte ich mich nur. Längst hätte ich die Einstellungen so geändert, dass man nicht sah, ob ich online war.

Ob ich mich an sie erinnere? – Ich schaute auf den Namen und ihr Facebook-Gesicht.

Petra Mader. Ich erinnerte mich nicht. Aber wir waren Facebook-befreundet. Ich klickte auf ihre Seite, Hobbys, Freunde, auch hier nichts, das mir etwas sagte.

Sie hatte nicht auf eine Antwort gewartet und schrieb:

*darf ich raten, wo sie sind?*

Sie dürfen, antwortete ich ihr und glaubte aufgrund des hier unüblichen Siezens, mit ihr zumindest bereits per Du gewesen zu sein, und das nicht nur auf Facebook.

Sicher war ich mir nicht. Es war nur ein Gefühl. Ein Gefühl das ich kannte. Wobei schon das Wort Gefühl falsch war, dachte ich mir in dem Augenblick, genauso wie Trieb. Es war wie ein schweres Tier in mir, ein Tier, das immer größer wurde.

*buenos aires, patagonien, rockies, nepal ...*

Längst standen ihre Nachfragen im Nachrichtenfenster. Von den Bergen wusste sie also. Das war bei mir keine Kunst.

*nein, nein ... kein gebirgszug, keine Stadt in Südamerika, nicht einmal ein anderer kontinent ...*

> „Es war nur ein Gefühl. Ein Gefühl, das ich kannte. Wobei schon das Wort Gefühl falsch war, dachte ich mir, genauso wie ein Trieb. Es war wie ein schweres Tier in mir.“

Jetzt war sie scheinbar etwas enttäuscht. Ansprechen wollte sie das offenbar nicht. Stattdessen schrieb sie jetzt ewig an den nächsten Sätzen, wie mir das Chatfenster anzeigte. Und auch die schickte sie dann bloß als kurze, zurechtgestutzte Stummel weg.

Höchste Zeit, den Spieß umzudrehen:

*und wo sind sie?*

Noch längeres Zögern. Diesmal aber, ohne dass sie gleich zu tippen begänne, das sah ich. Irgendwie war ich mir sicher, dass sie jetzt stolz war. Und dass sie mich ansah.

*machen wir es einfach umgekehrt: ich stelle sie mir vor ... darf ich das?*

*na gut ... schießen sie los!*

In Sekundenschnelle war ihre Antwort gekommen. Und während ich bis zu dem Augenblick weder ein Bild von ihr noch eine ungefähre Vorstellung ihres Arbeitsplatzes gehabt hatte, war ich mir nun sicher, schreiben zu können:

*hinter einer glaswand.*

Das hatte ich noch geraten. Und im selben Moment wusste ich, sie saß im Haus gegenüber. Ich erinnerte mich sogar wieder, für welche Zeitschrift sie arbeitete. In welchem Geschoß die Redaktion war, konnte ich natürlich nicht sagen. Irgendwo dort drüben musste sie sein.

*sehen sie auf eine straße und einen fluss?*

Jetzt wurde sie vielleicht rot. Ich war überzeugt, dass ich sie hatte: Ich sah eine Frau im roten Pullover, zwei Stockwerke darunter eine im grauen Kostüm, am Eck eine mit grünem Rock. Alle drei konnten es sein.

*ich sehe sie in einem eckzimmer. mit einer glasfront nach draußen und glaswänden auch hinter ihnen, den büros anderer ressorts, anderer redaktionen ...*

Ich fixierte die Frau mit dem grünen Rock im Eckzimmer des gläsernen Gebäudes. Sie schien etwas zu schreiben. Sie schickte es nicht ab.

Die im grauen Kostüm war verschwunden. Die dritte war zu weit weg. Auch sie schien über etwas nachzudenken. Dabei wirkte sie ganz ruhig.

Die im grünen Rock tippte erneut. Ich starrte hinüber, als könnte ich erkennen, ob sie diesmal auf Enter drückte, und spürte eine beginnende Erektion. Von der Frau, die in meinem letzten Roman auf kaum andere Weise aufgetaucht war, verlangte ich spätestens in dem Stadium ein Bild: ihren Körper im Spiegel, die Beine gespreizt, ihre Scham offen.

Mir schwindelte, wie knapp ich auch jetzt daran war, der Unbekannten eine solche Aufforderung zu schreiben. Ich packte mein Glied, hielt es fest.

Die Frau im Eckbüro löschte ihren Satz offenbar erneut.

*sie tragen einen grünen rock, stimmt's?*

Ich sah, dass ich recht gehabt hatte. Die Frau im grünen Rock setzte zum Tippen an, hielt kurz inne, dann tippte sie weiter und lehnte sich zurück, als müsste sie sich gewaltsam vor weiterem Buchstabenlöschen abhalten.

Gott starrte mich an.

Es rücke immer näher, sagte ich zu ihm. Es sei ganz durchsichtig, und man könne es nicht hören, trotzdem sei es ein Höllenlärm.

Ob er sich erinnere, was ich ihm von dem Zimmer in Rom erzählte? Natürlich hätte ich dort Ohropax verwendet. Und ganz still schien es in meinen Ohren gewesen zu sein. Trotzdem hätte mich noch zu Hause über Wochen ein viel zu nahes Rauschen verfolgt. Wie ein Phantomschmerz.

Oder eine Art Fahrtwind. Selbst wenn man sich keinen Schritt mehr bewegt.

Dann ist es so weit, sagte Gott.

**Martin Prinz,** geb. 1973, ist Schriftsteller und Ex-Bergläufer. Sein Roman „Der Räuber“ wurde 2010 von Benjamin Heisenberg verfilmt. Zuletzt: „Über die Alpen“, die Schilderung seiner Wanderung von Triest nach Monaco (Bertelsmann) Foto: Corn

**IMPRESSUM:**
Redaktion: Christoph Winder (Leitung), Mia Eidlhuber (Titel, Ich frage mich ...), Stefan Gmünder (Literatur), Tanja Paar (Reisen).
Mitarbeiter: Wojciech Czaja.
Sekretariat: Esther Hecht.
Layout: Armin Karner, Claudia Machado-Handsur, Magdalena Wallner.
E-Mail: album@derStandard.at

**Wohnen mit 400 PS: In Düsseldorf wird man mit seinem Auto schon bald bis vors Penthouse rollen können.** Visualisierung: 741 Projektentwicklung GmbH

# Einstürzende Parkplätze

Wir parken unsere Städte mit Autos voll. Nicht gut. Forscher und Investoren sinnieren bereits – die Lösungsvorschläge sind sehr unterschiedlich.

**Von Wojciech Czaja**

„Im Anfang waren das Benzin und der Vergaser. Dann schuf Gott den Motor und die Karosserie, die Hupe und das Verkehrslicht. Dann betrachtete er sein Werk und sah, dass es nicht genug war. Darum schuf er noch das Halteverbot und den Verkehrspolizisten, und als dies alles geschaffen war, stieg Satan aus der Hölle empor und schuf die Parkplätze."

Keine andere technische Errungenschaft beeinflusste die Stadt des 20. Jahrhunderts nachhaltiger und dramatischer als das Automobil. Der israelische Schriftsteller und Satiriker Ephraim Kishon hatte mit seiner Aussage schon recht: Rund 20 Prozent der versiegelten Straßenfläche Wiens, um nur ein Beispiel zu nennen, sind dem parkenden Auto gewidmet. In einigen Gassen und Straßen, erklärt Helmut Hiess, Verkehrsplaner bei Rosinak & Partner, macht der Parkraum sogar 62 Prozent aus.

Und Bettina Urbanek, Referentin für urbane Mobilität beim Verkehrsclub Österreich (VCÖ), rechnet vor: „Die Autos mit Wiener Kennzeichen nehmen eine Parkfläche von rund 8,4 Quadratkilometern ein. Das entspricht der Gesamtfläche der Bezirke vier bis acht. Zählt man die täglich einpendelnden Autos hinzu, dann könnte man den neunten Bezirk auch noch komplett zuparken."

Verkehrsplaner, Forscher und Investoren wollen der Verparkung der Stadt vehement entgegenwirken. Und jeder tut's auf seine Weise. Das Berliner Unternehmen CarLoft ließ sich vor einigen Jahren ein Modell patentieren, mit dem das Auto per Lastenlift direkt vor die Wohnungstür gehoben werden kann. Was sich anhört wie eine Sci-Fi-Vision aus *Blade Runner*-Zeiten, ist bereits Realität. Das erste Exempel gebauter Utopie steht in Berlin-Kreuzberg und hört auf den Namen Paul-Lincke-Hof. Anrainer brachten ihren Widerstand zum Ausdruck und begegneten dem Wohnhaus mit Farbbeuteln und Steinschleudern.

„Alle Metropolen leiden unter demselben Problem", meint Manfred Dick vom Berliner Büro United Architects. „Millionen von Autos verstopfen unsere Städte. Es herrscht Parkplatznot. Warum also nicht das Auto einfach mit nach Hause nehmen?" Dabei, versichert der Architekt, sei der Lift für den motorisierten Liebling nicht einmal teurer als der Bau einer Tiefgarage – schon gar nicht, wenn man mit Grundwasser oder gar mit schwierigen Fundamentierungsarbeiten zu kämpfen habe. Rund 30.000 Euro kostet die Errichtung eines Stellplatzes auf der sogenannten „Car-Loggia".

Im Detail: Man fährt mit dem Auto direkt in den Lastenlift, 20 bis 25 Sekunden später ist man im, sagen wir, fünften Stock angekommen und kann von dort direkt vors Wohnzimmer rollen. Der gesamte Parkvorgang dauert drei Minuten. Und es gibt sogar eine Mobilitätsgarantie: Im Fall eines Komplettausfalls des Lifts werden Taxi oder Leihwagen zur Verfügung gestellt.

„Natürlich fühlen sich auch die Autoliebhaber von diesem Projekt angezogen", erläutert CarLoft-Geschäftsführer Johannes Kauka auf Anfrage des STANDARD. „Aber das ist nur ein kleiner Teil des Zielpublikums." In erster Linie richte sich CarLoft nämlich an kinderreiche, Hunde besitzende und Mineralwasserkisten schleppende Familien beziehungsweise an betagte und gebrechliche Personen, die bequem und barrierefrei in die Wohnung gelangen wollen. Das erklärt auch, warum auf den Marketingfotos 400-PS-Maseratis zu sehen sind.

Berlin war nur der erste Streich. Ein CarLoft-Wohnhaus in Karlsruhe ist bereits in Bau, und in Düsseldorf-Heerdt bemüht man sich derzeit, das Wohnbauprojekt „Papillon" zu vermarkten. Dabei mutiert ein Luftschutzbunker aus dem Zweiten Weltkrieg durch Umbau und Aufstockung – wie der Website der 741 Projektentwicklung GmbH zu entnehmen ist – von einer unauffälligen grauen Raupe zu einem hübschen, filigranen Schmetterling. Mittels Diamantseilsäge werden in die bis zu 2,30 Meter dicken Wände Löcher für Lift und Loggia geschnitten.

„Mit einem Autolift kann man zehn bis 20 Prozent höhere Verkaufspreise erzielen als mit einem Wohnhaus gleicher Qualität ohne Autolift, denn die Menschen sehnen sich nach Einzigartigkeit", meint CarLoft-Chef Kauka, der in den kommenden Jahren auch in Wien ein solches Projekt realisieren will. Positiver Nebeneffekt: „Langfristig kann man mit dem CarLoft den ruhenden Verkehr reduzieren. Ganz wegkriegen wird man ihn nie, denn eines ist sicher: Die individuelle Mobilität wird immer ein Thema bleiben."

Doch genau das ist Forschern und Fachplanern ein Gräuel. „Die Mobilität hat sich in den vergangenen 100 Jahren stark verändert, aber die Art und Weise, wie wir unsere Autos parken, ist immer noch die gleiche", sagt Rachel Smith. Erst unlängst hielt die Stadtplanerin aus Queensland, Australien, am BMW Guggenheim Lab in Berlin einen Workshop zum Thema ab: Wie kann man das Auto aus der Stadt verbannen? Und welche neuen Möglichkeiten würden sich dadurch ergeben?

## Vom Parkplatz zum Park-Platz

Prompt erklärte sie den 28. Juni zum „Parking Day". Dieser frönte allerdings nicht dem parkenden Auto, sondern der durch seinen Verbleib frei werdenden Straßenfläche. Gemeinsam mit den Teilnehmern wurde rund um das Lab Gemüse angebaut, Kaffee geröstet, gepicknickt, gespielt und lebensgroß *Vier gewinnt* gespielt. Damit wurde der Parkplatz zum Park-Platz. Smith: „Wir sprechen die ganze Zeit von Elektromobilität und Carsharing. Doch um das zu ermöglichen, müssen wir erstens die nötige Infrastruktur schaffen und zweitens die Vorschriften und Gesetze verschärfen. Ansonsten passiert gar nichts."

Ein möglicher Schritt in diese Richtung könnte schon demnächst in Hongkong, San Francisco, Barcelona und im schwedischen Malmö gesetzt werden. In diesen Städten nämlich führten Forscher des Massachusetts Institute of Technology (MIT) Machbarkeitsstudien für die Implementierung von „Mobility on demand" durch. Das Carsharing-System aus dem Forschungslabor hat zwei Besonderheiten:

Zum einen soll die Preisgestaltung dynamisch erfolgen. Das heißt, die Mietpreise richten sich nach Angebot und Nachfrage an der jeweiligen Abhol- und Abgabestation. Dadurch soll die gleichmäßige Verteilung der Autos besser gesteuert werden. Zum anderen wurde dafür eigens ein klappbares Mini-Auto entwickelt, das im geparkten Zustand nur eineinhalb Meter lang ist.

## Sackgasse: das Produkt Auto

„Die meisten Menschen denken an das Auto als Produkt und nicht als Service", sagt Ryan C. C. Chin, Forschungsleiter am MIT Media Lab, Department „Changing Places". Diesen Schalter im Kopf gilt es umzulegen: „Nachhaltig werden wir das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nur dann ändern können, wenn wir den Eigentumsgedanken unattraktiver und die Dienstleistung gleichzeitig attraktiver machen. Und was ist attraktiver als ein kleines Auto, das wenig Platz braucht, wendig durch die Stadt fährt und noch dazu billig zu mieten ist?"

Der erste Prototyp ist bereits gebaut. Das spanische Unternehmen Hiriko führt mit seinem ersten, wenige Monate alten Klappwinzling derzeit Fahrtests durch. Die Passantenblicke in der baskischen Hauptstadt Vitoria-Gasteiz – zu sehen auf Youtube – lassen auf eine schwungvolle Zukunft schließen. Auf eine Zukunft, in der der Großteil des öffentlichen Freiraums nicht dem Auto, sondern womöglich wieder dem Menschen zur Verfügung gestellt werden kann. Geht es nach Kent Larson, MIT-Forschungsleiter von „Changing Places", könnte Hiriko in drei bis fünf Jahren in Serie gehen.

Bis es so weit ist, kann man politisch nachhelfen. Berlin hat die Pkw-Stellplatzregelung bei Neubauten vor einigen Jahren abgeschafft und stattdessen eine Fahrrad-Stellplatzregelung eingeführt. Demnach müssen Wohn- und Bürobauten in der deutschen Bundeshauptstadt über eine bestimmte Anzahl von Drahtesel-Parkplätzen verfügen. Und in Kopenhagen hat die Stadtregierung begonnen, pro Jahr 300 Pkw-Parkplätze zu eliminieren und durch Gehsteige und Fußgängerzonen zu ersetzen. Die Zukunft der Städte sollte man nicht allein die Investoren schreiben lassen.

**Klappbares Stadtauto: Forscher vom MIT reduzieren die Parkfläche anders als die Investoren.** Visualisierungen: MIT Changing Places, 741 Projektentwicklung GmbH

# Modular modifizierbare Mobilgeräte

Befremdlich klingt es a priori, wenn der New Yorker Künstler John Kelsey Menschen als „Mobilgeräte“ bezeichnet. Der auch als Galerist und Aktivist Umtriebige beschreibt derart die Authentizität der Arbeit *des* Shootingstars der US-amerikanischen Fotografenszene. **Ryan McGinley,** dem u. a. das Whitney Museum, das Guggenheim NY und die Kunsthalle Wien schon Soloschauen widmeten, wurde bekannt durch atmosphärisch-ätherische Porträts seiner Generation. Begonnen hat der 1977 in New Jersey geborene Autodidakt mit Aufnahmen von Freunden; Skatern, Sprayern, Gays – bei hedonistischen Abenteuern. Ohne Inszenierung, ungestellt, ungeschönt. Integer, vertraut, vertraulich.

Gemein ist all seinen performativen Sequenzen, die an Serien von Nan Goldin und Larry Clark erinnern, die Beschäftigung mit Bewegung, Beschleunigung und Entschleunigung. McGinley zeigt die Youngsters stets „in motion“. Emotional, orgastisch, orgiastisch. Bei Sprüngen von hohen Felsen, in Flüsse, Seen, Dünen, durch Wälder, in roten Wüstensand. Das Singuläre an McGinleys Fotos ist eine explizite Nacktheit, die aber weder frivol noch pornografisch wirkt. Im Gegenteil: Die Protagonisten strahlen eine einzigartige Selbstverständlichkeit aus. Die Assoziation mit Mobilgeräten entstand durch die Vernetzung, die ständige Erreichbarkeit mittels Laptop, Smartphones etc., mit denen alle ständig in Verbindung stehen. Dennoch unverbindlich, einsam. Synonym für die Beliebigkeit der alltäglichen „normativen Nacktheit“ einer voyeuristischen Gesellschaft. Wider die globale Überwachung sind die Individuen stets auf dem Sprung. Auf Visite. Allzeit bereit und mobil. Speed thrills! *Gregor Auenhammer*

**Ryan McGinley,** „Whistle for the Wind“. € 51,20 / 240 Seiten. Schirmer/Mosel-Verlag, München 2012

**Hörbuch**

## Als der Luxus gen Osten fuhr

Unerhört war dies, in Europa noch nicht da gewesen, Ausdruck des Unternehmergeistes und Spiegel des Hedonismus: Der Orient-Express, der am 4. Oktober 1883 zum ersten Mal vom Gare de l’Est in Paris Richtung Konstantinopel abfuhr, war eine Zäsur. Weil er so luxuriös war. Weil er das Reisen komfortabel machte und den mythischen Orient erschloss. **Daniela Wakonigg** erzählt anhand des „Königs der Züge“ 125 Jahre Technik-, Kultur- und Politikgeschichte. War er doch bis 2007 unterwegs. Sie schildert die Gründung durch den Belgier Georges Nagelmackers, der die Inspiration in den USA fand, erzählt vom Überfluss der Belle Époque, das Tagesmenü wurde damals präzis auf das Land abgestimmt, das gerade durchfahren wurde. Monarchen waren mit ihm unterwegs – der bulgarische König Friedrich II. gab zum Grausen der Mitpassagiere den rasenden Lokführer –, Abenteurer, Spione, Politiker und Unternehmer, die während der mehrtägigen Fahrt die Gelegenheit nutzten, Verbindungen zu knüpfen. Der Zug schrieb sich in die Literatur ein, bei Agatha Christie *(Mord im Orient-Express)*, Graham Greene oder Ian Fleming. Heute lebt der Zug nicht nur in Erinnerungsbänden und in der Nostalgie weiter. Sondern auch digital, im *Microsoft Train Simulator*. Theresia Singer hat bei diesem unterhaltsamen Feature klug Regie geführt. *Alexander Kluy*

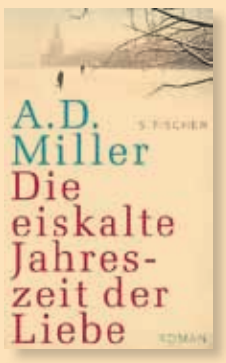
**Daniela Wakonigg,** „Rätsel der Erde – Der Orient-Express“. € 12,90 / 78 min. Headroom-Verlag, Köln 2012

**Krimi**

## Schneeleichen und Liebesschwüre

In Russland gibt es keine Liebesgeschichten. Es gibt nur Kriminalgeschichten.“ Das ist die Meinung eines Auslandskorrespondenten. Hätte Nick nur auf ihn gehört. Der junge Anwalt ist aus London nach Moskau geschickt worden, um Geschäftsverträge wasserdicht abzuschließen. Welche Firma mit wem dealt, ist ihm egal, und er weiß, dass die Kunden oftmals Betrüger und Mörder sind. Nick lässt sich treiben und blendet die Grauzonen seines Gewerbes aus. Da lernt er auf der Straße zwei Schwestern kennen, verliebt sich in die eine und durchlebt einen wundersamen russischen Winter. Die Schwestern machen ihn mit einer Tante bekannt, die in eine neue Wohnung ziehen will – Nick wird ihr doch sicherlich mit dem amtlichen Papierkram helfen? **A. D. Millers** Geschichte ist eine Beichte. Nach den Ereignissen in Moskau erzählt Nick einer unbekannt bleibenden Frau, die er offensichtlich heiraten wird, diese Irrwege eines Naivlings. Dezent halten sich Brutalität und Raffgier im Hintergrund, Nick sieht sie nicht, genauso wenig wie die „Schneeglöckchen“. So nennen die Moskauer Leichen, welche im Schnee verschwanden und im Frühjahr ausapern. Miller hat Moskau als Korrespondent für den *Economist* kennengelernt und die Atmosphäre voller Widersprüche in einem faszinierenden Roman eingefangen. *Ingeborg Sperl (www.krimiblog.at)*

**A. D. Miller,** „Die eiskalte Jahreszeit der Liebe“. Deutsch: Bernhard Robben. € 19,60 / 285 Seiten. S. Fischer, Frankfurt/Main 2012




**Kinderbuch**

## Wenn Piraten im Dorf einziehen

In Schnarch am Deich ist die Hölle los: In das verschlafene Dörfchen sind die Jolley-Rogers eingefallen. So sieht es zumindest ein großer Teil der Bevölkerung. Das kleine Mädchen Matilda ist hingegen begeistert. „Piraten in der Nachbarschaft – ist das nicht famos?“, jubelt sie beim Frühstück. Ihre Eltern sind da weitaus weniger glücklich: „Was werden nur die Nachbarn sagen? Wie die aussehen und wie die reden?“, meint der Vater. Die Mutter bittet: „Kannst du dich denn nicht mit normalen Kindern anfreunden?“ Kann Matilda natürlich nicht. Hat **Jonny Duddle** vor einiger Zeit Piraten auf Schatzsuche geschickt *(Lecker Piraten!)*, so lässt er nun andere Piraten einen Ort aufmischen. *Die Piraten von nebenan* heißt das Buch (für Kinder ab dem vierten Lebensjahr). Duddle lässt die Nachbarn zu Wort kommen, wie schlimm denn die Neuen nicht sind. Schreckensgeschichte auf Schreckensgeschichte reiht sich aneinander. Den Postboten hätten sie „über die Planke geschickt“, sie würden im Park Ruderboote kapern und zum Spaß Kanonen abfeuern. Kurz: Die Piraten sollen weg! Warum die Piraten zum Schluss, als sie endlich vertrieben wurden, doch immer schon die Tollsten und Besten waren, erklärt sich – leider – nicht aus der einziehenden Vernunft der Menschen. Es ist schlicht die Gier, die zahm macht. Ein Ende also, das nachdenklich machen soll. *Peter Mayr*

**Jonny Duddle,** „Die Piraten von nebenan“. € 13,40 / 40 Seiten. Loewe-Verlag, Bindlach 2012

**Fundstück**

## Blackbox futuristischer Visionen

Landläufig existiert, weitverbreitet, die Meinung, dass Männer ihr Leben lang im Status der Infantilität verharren – nur Art und Größe ihrer Spielzeuge verändern sich. Eingedenk dieses Sprichworts präsentiert **Nathalie Grolimund** unter *Luxury Toys* besonders außergewöhnliche Kostbarkeiten der beschleunigten Fortbewegung. Unter den Preziosen befinden sich ein Wavejet Power-Surfboard, ein Wasserstrahlflieger alias Jetlev, ein Playseat-Spiel-Simulator mit Lenkrad, ein Spaceship, das Single-Flugzeug Icon A5, das Snowmobile Ski-Doo, ein Motorboot alias U-Boot Scubacraft SC3, das Designer-Party-U-Boot U-010 mit Lounge-Interieur, das spacige Evolve Xenon, der Outlander Offroad ATV, ein Wohnmobil namens Palazzo, Autos wie die Shelby Supercars, der nach einem Anden-Gott des Windes benannte Huayra von Pagani, der Veyron von Bugatti, der Aventator von Lamborghini. Nicht bloß Schnickschnack, sondern distinguierteste Luxusartikel der Mobilität. Futuristisch anmutend, aber real in Limited Editions erhältlich. Oft Unikate. Mit etwas Kleingeld kann man mit dem Lightcycle aus dem Film *Tron* oder in einem U-Boot à la *Batman* durch die Nacht düsen. Oder mit Autos, schneller als Formel-1-Boliden, in den Weltraum starten. In Zeiten von Felix Baumgartners Stratos-Skywalk keine Utopie mehr. *Luxury Toys* ist eine eklektische Wunschliste wahr gewordener Kindheitsträume. Dekadent, aber faszinierend. *Gregor Auenhammer*

**Nathalie Grolimund,** „Luxury Toys Vol. 2“. € 50,– / 220 S., teNeues, Kempen 2012

**Gedicht**

## Wärme – Schwüle – Hitze – Glut

Abendliche Kühle
ist Gift für die Gefühle

die Schwüle brauchen,
wollen sie in jenen Geist
eintauchen /

der Libido beschert.
Wer begehrt,

begehrt am Besten in der
Mittagsglut /
Hitze tut Ekstase gut.

**Wilfried Kapteina,**
aus „Hummel mit Herz. Gereimte Alltäglichkeiten“. Edition L, Speyer. www.Czernik-Verlag-Edition-L.de

# Fakten fürs Unternehmen sprechen lassen

## Alles beginnt innen

*Katja Nagel*

Im Employer-Branding kann nur glaubwürdig nach außen getragen werden, was innen auch verstanden, akzeptiert und gelebt wird. Erfolgreiches Employer-Branding beginnt also innerhalb des Unternehmens und zielt darauf ab, den Mitarbeiter als authentischen, weil überzeugten Botschafter zu gewinnen.

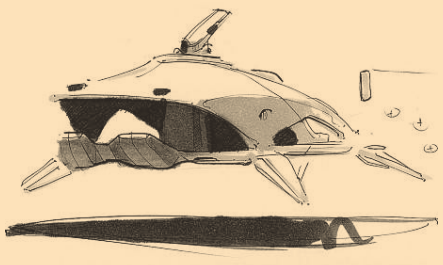
Sobald ein Unternehmen seine Employer-Branding-Initiative aufsetzt, sollte es mit begleitender Kommunikation beginnen: den Mitarbeitern erklären, was geplant ist und warum die Initiative für das Unternehmen wichtig ist. Ein Feedbackkanal für Rückmeldungen, über den Mitarbeiter Anregungen und Verbesserungsvorschläge geben können, unterstützt das Engagement – eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz, aber auch die Qualität der neu entstehenden Arbeitgebermarke. Die verantwortliche Abteilung sollte über Prozess, Fortschritte und Resultate der Kampagne informieren. Beispielsweise können die Ergebnisse einer Mitarbeiterbefragung veröffentlicht oder eine externe Arbeitgeber-Ranking-Studie präsentiert werden. Sinnvolle Formate zur Begleitkommunikation sind auch interne Votings, in denen die Mitarbeiter bewerten, welches von 20 Argumenten für das Unternehmen als Arbeitgeber das bedeutendste ist. Oder eine Videoaktion, in der Mitarbeiter die Frage beantworten: Was macht uns als Unternehmen aus? Positiver Nebeneffekt: Das Unternehmen lernt seine Mitarbeiter besser verstehen und kann gleichzeitig intern auf die Probe stellen, was später nach außen getragen werden soll.

In der Argumentation sind objektiv bewertbare Fakten und Tatsachen am effektivsten: Programme und Initiativen, die das Unternehmen für seine Mitarbeiter bereithält, um sie zu fördern, zu schützen, ihnen den Arbeitsalltag zu erleichtern oder den Zusammenhalt zu stärken. Oder Initiativen für Gesundheitsvorsorge, Kinderbetreuung oder freie Arbeitszeiteinteilung. Solche Fakten sprechen für das Unternehmen und können Motivation, Loyalität und Engagement der Mitarbeiter steigern. Positive Fakten zu schaffen ist nur die halbe Miete; genauso wichtig ist es, diese den Mitarbeitern bewusst zu machen und sie mit Futter für die positive Darstellung ihres Unternehmens in ihrem jeweiligen sozialen Umfeld zu versehen. Die Formate hierfür reichen von der Mitarbeiterzeitung über das Intranet bis hin zu spezifischen Publikationen für internes Employer-Branding. Und die externe Kommunikation kann und sollte dafür sorgen, dass das Engagement des Unternehmens auch über die Unternehmensgrenzen hinweg publik wird.

Employer BRANDING
Von innen nach außen
8. Teil

Zusammengefasst: Wenn das Employer-Branding innen beginnt, verstehen sich Unternehmen und Mitarbeiter besser, wird durch Identifikation die Motivation gesteigert und die Fluktuation gesenkt, werden Mitarbeiter als Botschafter gewonnen und Material und Argumente für die externe Kommunikation gesammelt, wird die interne und externe Glaubwürdigkeit garantiert und werden so schließlich geeignete Bewerber von dem Unternehmen überzeugt.

**KATJA NAGEL** ist Autorin des Buches „Employer Branding. Starke Arbeitgebermarken jenseits von Marketingphrasen und Werbetechniken“, Linde Verlag, Wien, 192 Seiten.



## Windmobile

**Ausgedehnte und weitläufige steppenartige Landschaften zu erkunden soll durch das Windmobile in Zukunft Touristen zum Staunen und Genießen bringen. Christoph Mayr orientierte sich beim Design an einem Wohnmobil, das mittels eines Kite-Schirms durch die Landschaft gezogen wird. Nachhaltigkeit war auch in diesem Projekt ein wichtiges Schlagwort, denn durch die entschleunigte Art des Reisens mit dem Kite-Schirm soll besondere Rücksicht auf die Natur der Region genommen werden.**

# Nur keine Zeit verlieren

## Österreichs Studierende bei Erasmus-Auslandsprogramm zurückhaltender

Im Studienjahr 2010/11 wurde mit 231.000 Austauschstudierenden ein neuer Rekord beim Erasmus-Programm der EU verzeichnet. Insgesamt nahmen um 8,5 Prozent mehr Studierende der teilnehmenden Länder diese Möglichkeit wahr als im Jahr davor. Spitzenreiter mit einem Plus von 131,9 Prozent war Kroatien. Schlusslicht war Luxemburg, das als einziges Land ein Minus aufwies. In Österreich gab es zwar eine Steigerung, aber mit einem Plus von zwei Prozent liegt Österreich auf den hinteren Rängen. Studentinnen sind generell mobiler.

Seit mittlerweile 25 Jahren gibt es dieses Programm, seit zwanzig Jahren beteiligen sich auch österreichische Hochschulen daran. Durch die neue Studienarchitektur sollte auch die Mobilität der Studierenden erhöht werden. An den österreichischen Universitäten hat sie aber eher das Gegenteil bewirkt. Laut Statistik des Wissenschaftsministeriums gingen 2004 noch 1,7 Prozent der ordentlichen Studierenden an einer Uni ins Ausland, 2010 waren es nur noch 1,2 Prozent.

Der Grund für den Rückgang liegt für viele aber genau in der neuen Studienarchitektur. Das System wurde stark verschult und durch die finanziellen Rahmenbedingungen der Druck, das Studium so rasch wie möglich abzuschließen, erheblich erhöht, lautet die Kritik.

Anders die Situation an den Fachhochschulen. Zwar waren Studierende nach der Umstellung auf Bachelor/Master bei den Auslandssemestern anfangs zurückhaltender. Doch durch gezielte Bewerbung wurde der Rückgang mehr als wettgemacht. Bei der Entwicklung der Curricula wurden bewusst sogenannte Mobilitätsfenster eingerichtet. Schwieriger sei es aber für die berufsbegleitenden Studiengänge, die nicht nur an Fachhochschulen weiter ausgebaut werden sollen.

Immer beliebter werden Praktika bei ausländischen Unternehmen. Unterstützung dafür gibt es seit 2007. Fast 41.000 Studierende nutzten im Studienjahr 2010/11 diese Möglichkeit. (ost)

KARRIERENSTANDARD, BILDUNG & KARRIERE
***Redaktion:*** Karin Bauer (Leitung), *karin.bauer@derStandard.at*,
Heidi Aichinger, *heidi.aichinger@derStandard.at*,
Gudrun Ostermann, *gudrun.ostermann@derStandard.at*
***Anzeigen:*** *Stellenmarkt* (+43/1) 531 70, DW 291, *karrieren@derStandard.at*,
*Bildung & Karriere:* (+43/1) 531 70, DW 291, *bildung.anzeigen@derStandard.at*
***Chiffre-Post:*** Standard Verlagsges. m. b. H., 1014 Wien, Herrengasse 19–21,
*chiffre@derStandard.at*

bfi
bfi Wien Akademie
MANAGEMENTLEHRGÄNGE
FÜR (ANGEHENDE)
FÜHRUNGSKRÄFTE
**Diplomlehrgang Kommunikationsmanagement**
Start: 27.09.2012
**Diplomlehrgang Expert in Logistics**
Start: 18.10.2012
**Diplomlehrgang Controlling**
Start: 22.10.2012
**Diplomlehrgang Facility Management**
Start: 22.10.2012
**Informationsveranstaltungen dazu beim Tag der offenen Tür!**
Ihr Erfolg ist nur einen Klick entfernt:
**http://www.bfi-wienakademie.at**
TAG DER OFFENEN TÜR
07.09.2012, 14 - 20 UHR
www.bfi-wien.at/offenetuer
Potenziale. Management. Perspektiven.

Im Fokus
Veranstaltungen der Donau-Universität Krems

Student for a Day im Zentrum für Angewandte Spieleforschung
27. bis 29. August. Studiengänge für Medienpädagogik und Educational Technology stellen sich vor. Donau-Universität Krems und Heffterhof, Salzburg.

Energie-Autarkie-Infosession
6. September. Information über Weiterbildungen zum Thema Energie-Autarkie. Donau-Universität Krems. 16:30 Uhr.

Info-Abend MSc Social Work und MSc Social Management
6. September. Hotel Sacher, Wien. 19:00 Uhr.

Ausstellung: Menschen, Träume, Wissen
13. September. Campus Cultur zeigt Arbeiten von Martina Reinhart. Donau-Universität Krems. Eröffnung: 12:00 Uhr.

Alumni-Tag 2012
15. September. „Was wirklich zählt. Werte im Wandel“: Vorträge, Diskussionen, Networking, Führung durch die Kunsthalle. Donau-Universität Krems. 11:00 Uhr.

Nähere Informationen unter
www.donau-uni.ac.at/veranstaltungen

Donau-Universität Krems
Die Universität für Weiterbildung

M
WIFI MANAGEMENT FORUM
WERT ZU WISSEN
WIFI WKO
Eine Management-Werkstatt – fünf Kompetenzen
Das WIFI Management Forum – die Bildungsplattform für Führungskräfte aller Ebenen – bietet Ihnen Lösungen für konkrete Herausforderungen im Managementalltag!
**Fachliche Kompetenz** ist eine Selbstverständlichkeit in Ihrer Position, doch erst weitere Kompetenzen machen Sie zu einer guten Führungskraft.
Gemäß des **Bausteinsystems** deckt die Management-Werkstatt verschiedene Themen zu den **Kernkompetenzen** ab. Sie verlassen jedes Seminar mit konkreten **Management-Tools**, die Sie umgehend in Ihrer beruflichen Praxis umsetzen können.
Jetzt informieren
**Information und Anmeldung:**
Mag. Alexandra Konrad
T 01 476 77-5234
Währinger Gürtel 97, 1180 Wien
www.wifi.at/managementforum

**Preise: Eigentumswohnungen in Wien** Seite I 2

Baustelle: Shopping City Süd Seite I 4

**„Solange es Wasser gibt, so lange wird es die Schifffahrt geben!“ Kapitän Ticu Bejan mit Frau Valentina und Tochter Iulia vor Anker in Passau.** *Foto: Dietmar Tollerian*

# Die Wellen, das Brummen der Motoren!

Der Schiffskapitän **Ticu Bejan** lebt das ganze Jahr auf dem Wasser. Die Mobilität ist sein Lebensmotor. **Wojciech Czaja** ging mit ihm und seiner Familie an Bord.

„Mein Schiff heißt Valentina – so wie meine Frau. Ich habe es letztes Jahr für wenig Geld gekauft und fahre seitdem unter rumänischer Flagge zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Das Schiff wurde in Mannheim gebaut, Baujahr 1962, aber es ist immer noch in einem guten Zustand. Meine Valentina ist 80 Meter lang und acht Meter breit. Maximale Tonnage 1144 Tonnen. Hier wohne ich, hier bin ich zu Hause.

Früher, als ich noch auf anderen Schiffen gearbeitet habe, war ich immer wieder daheim bei meiner Frau und bei meiner Tochter Iulia in Galati in Rumänien. Ich habe noch zweite Tochter und einen Sohn, aber die sind schon erwachsen. Und jetzt? Jetzt lebe ich zwölf Monate im Jahr auf dem Wasser. Natürlich vermisse ich meine Familie, doch zum Glück sind Valentina und Iulia im Sommer immer wieder für ein paar Wochen auf Besuch. Und dann fahren sie mit mir durch Europa.

Wir leben zu zweit auf diesem Schiff: mein Steuermann Neculet Marian und ich. Wir führen ein recht spontanes Leben. Manchmal bekomme ich von meinem Auftraggeber Multinaut, der mich regelmäßig chartert, einen Anruf, und dann müssen wir morgen in Regensburg einladen und übermorgen in Linz wieder löschen – das ist Schiffsdeutsch für ‚ausladen‘. Es ist lustig, weil ich manchmal wirklich nicht weiß, was nächste Woche sein wird. Aber ich habe keinen Stress und keine Sorgen. Das Leben meint es gut mit mir. Ich habe sogar die Finanzkrise überlebt.

Die meisten Strecken fahre ich auf der Donau, auf dem Rhein und am Main. Kommt ganz darauf an, welchen Auftrag ich hab. Manchmal bin ich auch auf den kleinen Kanälen in Frankreich und Holland unterwegs. Im Moment liegen wir in Passau vor Anker. Morgen oder übermorgen geht’s weiter nach Linz. Ich habe gerade eine Ladung Sojaschrot an Bord. Meistens transportiere ich Nahrungsmittel oder Tierfutter, also Weizen, Sonnenblumen, Biomais oder Soja.

Es ist eine anstrengende Arbeit. Ich arbeite 14 Stunden pro Tag, sitze meist im Steuerhaus und mache die Navigation. Ich muss alles im Blick behalten. Neculet kümmert sich um die ganzen Maschinen, macht die Wartung und kontrolliert den Ölstand. Das ist die Arbeitsteilung.

In meiner Freizeit bin ich meist in meiner Kajüte und lese oder schaue fern. Meine Kajüte hat circa 40 Quadratmeter und besteht aus einem Wohnzimmer, einer Küche, einem kleinen Bad mit Dusche und zwei Schlafkabinen. Alles ist klein und gemütlich, geheizt wird mit Strom, das reicht. Am liebsten schlafe ich während der Fahrt, dann ist ausnahmsweise mal Neculet am Steuer, aber das kommt selten vor. Die Wellen, das Brummen der Motoren, das leichte Schaukeln auf dem Wasser – da schlaf ich wie ein Baby!

Oben an Deck hab ich einen kleinen Garten. Das ist meine Pausenbeschäftigung, wenn ich in der Schleuse bin und nichts zu tun hab. Ich mag Gartenarbeit. Außerdem erinnern mich die Blumen an Zuhause. Ansonsten, wenn ich gerade vor Anker liege, geh ich viel spazieren und schau mir die Städte an. Meine Lieblingsstädte sind Rotterdam, Regensburg, Budapest und Wien. Und natürlich die ganz kleinen, unbekannten Dörfer am Ufer. So schön!

Der Zukunft blicke ich gelassen entgegen. Ich sage immer: Solange es Wasser gibt, so lange wird es die Schifffahrt geben! Der Transport ist besser als alles andere. Mit einer einzigen Ladung kann man mehr, billiger und noch dazu umweltschonender bewegen als mit Lkw, Zug oder Flugzeug. Der einzige Nachteil: Es dauert. Aber da sag ich: Na und? Zeit auf dem Wasser ist etwas Schönes. Ich liebe das Leben an Bord.“

**Ticu Bejan,** geb. 1959 in Galati, Rumänien, absolvierte das Schifffahrtsgymnasium und machte 1978 sein Abitur. Danach arbeitete er 29 Jahre lang für CNFR Navrom Galati. 2007 war er ein Jahr lang Kapitän der MS Amadeus Symphony für Lüftner Cruises. Danach machte er sich selbstständig. 2011 schließlich kaufte er sein eigenes Frachtschiff und taufte es MS Valentina. Er arbeitet für das Wiener Unternehmen Multinaut Donaulogistik GmbH und legt pro Jahr rund 60.000 Kilometer zurück.

www.multinaut.com

NÄHE ALTE DONAU
VORSORGE | EIGENTUM

- Ideale Verkehrsanbindung: Binnen 15min in der Innenstadt
- Naherholungsgebiet Alte Donau in unmittelbarer Nähe!
- Optimale Grundrisse mit großzügigen Freiflächen
- Sehr hochwertige, moderne Ausstattung
- Fertigstellung Sommer 2013

Für Informationen stehen wir Ihnen gerne unter 01 512 76 90 zur Verfügung!

www.ehl.at EHL

STANDARD EXKLUSIV

RE Raiffeisen evolution

WOHNKOMFORT
im Grazer „Annenviertel“

freifinanzierte Eigentumswohnungen
zwischen 51 m² und 96 m²

- bezugsfertig
- Niedrigenergiebauweise
- beste Infrastruktur – zentrumsnah, ruhig gelegen
- große Balkone, grüner Innenhof

ECO-BASE

8020 Graz
Metahofgasse 14 |
Rebengasse 11 + 13

Machen Sie sich selbst ein Bild, wir informieren Sie gerne.
www.raiffeisenevolution.com

T 0316-3131-500