

Leben

Clemens Rosenkranz

Automatisierte Blechtrottel



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

Antonio Malony

Vollgas für die Volkswirtschaft



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

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



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

Die Freiheit der Fortbewegung ist einzufordern

Warum Massenverkehrsmittel keine selig machende Alternative sind.

Antonio Malony

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

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

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

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

Zwei Welten, ein Streitgegenstand: das Auto.

Ohne Schrecken

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

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

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

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

Consultant's Corner

Rolling Along ...

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



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

Lydia J. Goutas, Lehner Executive Partners