

## Leben

**Christine Wahlmüller****Kostenproblem Familienauto**

Kinder kosten Geld. Wie wahr. Das beginnt beim Verdienstentgang zumindest eines Elternteils, weil ja der wertvolle Nachwuchs betreut werden muss. Weitere Kostenpunkte im Detail aufzuzählen erspare ich Ihnen jetzt. Kommen wir zur Mobilität: Singles können ohne viel nachzudenken das Auto ihrer Träume erstehen. Kleinstwagen wie Fiat Panda oder Renault Twingo sind bereits um rund 12.000 Euro zu haben. Größere Autos kosten mehr Geld. Familien mit drei oder mehr Kindern bleibt gar keine Wahl:

Sie kommen an einem Van nicht vorbei und müssen mit rund 35.000 Euro rechnen. Nun gibt es zwar eine Landesförderung für die Anschaffung eines Familienautos – allerdings erst für Familien mit vier oder mehr Kindern. Stellt sich die Frage, warum Familien mit drei Kindern durch den Rost fallen? Außerdem muss für jedes Kind ein Kindersitz angeschafft werden. Gute Sitze kosten um die 150 Euro aufwärts. Auch kein Klacks. Dann noch die Kosten für den Betrieb des Autos gerechnet: Die Steuer fällt für einen Van natürlich erheblich höher aus als für ein Kleinstauto. Die Treibstoffpreise sind auch nicht ohne. An Benzin oder Diesel kommt man nicht vorbei, denn ein Hybrid- oder Elektroauto ist für den Typ Van noch lange nicht in Sicht. Über kurz oder lang kommt die Einsicht: Der Betrieb eines Familienautos geht ordentlich ins Geld. Die Frage ist, ob das in Zukunft noch leistbar sein wird? Die Alternative wäre in der Stadt der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr – das ist einigermaßen denkbar. Schwieriger wird's auf dem Land, wo der Aktionsradius ohne Auto stark eingeschränkt ist. Zu überlegen ist Car-Sharing oder ein Mietauto für Ausflüge, Urlaub oder Transportfahrten. Eine neue Marktchance für findige Autovermieter tut sich damit auf.

**Alexandra Riegler****Straßenbahnlose Stadt ohne Seele**

Man sagt, es liege an den fehlenden Gehsteigen, dass viele Städte in den USA seelenlos wirken. Aber das stimmt nicht ganz. Denn auch vorhandene Gehsteige erinnern oft in etwa an einen Freizeitpark ohne Wasserrutsche. Man spaziert einmal darauf herum und kommt nicht mehr wieder. Belebt wirken Gehsteige erst durch eine zusammenrückende Stadt und ein dichtes Netz aus öffentlichem Verkehr, das sie verbindet. Erst dann wird auch die Isolation deutlich, die tägliche Autofahrten zu Arbeit und Einkauf bedeuten:

vom Frühstückstisch in die Bürotiefgarage, hermetisch abgeriegelt von fremden Menschen. „Ich war in New York“, sagen hier viele begeistert, „und bin die ganze Zeit nicht Auto gefahren.“ Auf den Straßen und in der U-Bahn streifen unzählige Menschen an einem vorüber. Genau diese anonyme Nähe ist ein fundamentales Merkmal von Stadt. Die gemeinsame Beförderung zur Arbeit, schwitzende Achseln, grantig gerunzelte Stirnen sind allesamt Qualitäten, die man zugegebenermaßen erst einmal missen muss, um sie zu schätzen. Zahlreiche US-Städte, die ihren öffentlichen Verkehr erst jetzt aufbauen, sehen sich mit teils recht verwunderlichen Bedenken ihrer Bürger konfrontiert. Einiges daran erinnert in Grundzügen an die Stimmung, die Peter Rosegger beschrieb, als die Eisenbahn Einzug in die Waldheimat hielt. Würden nicht dadurch fragwürdige Leute noch schneller und unauffälliger in untadelige Gegenden vordringen? Und würden nicht dadurch die Freiheiten der Bürger geringer, der Staat größer und die Steuern höher? Die darauffolgende Einsicht ist meist ähnlich kindlich: wenn die Leute zum ersten Mal mit der Straßenbahn fahren, selig die Nase ans Fenster drücken und ihre Stadt ganz neu entdecken.



Noch immer ist der fahrbare Untersatz für viele wichtiger als die eigene Familie. Die Zeit wird lieber in die Hege und Pflege der übermotorisierten Boliden gesteckt. Foto: Bilderbox.com

**Nur nicht auf die Bremse treten**

Vor allem Männer schwören auf das Potenzmittel PS.

**Mario Koepl**

„Va-Va-Vrooom!“ Der Motor muss Leistung bringen. Gelten die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nur für Weicheier oder Vorschläge uninformatierter Dritter, die nicht wissen, dass diese Strecke seit jeher locker 190 km/h verträgt. Für die Leasing-Rate des neuen Flitzers verzichtet man gerne auf vieles, und der Benzinpreis gibt ohnedies bereits wieder nach, sodass man gar nicht erst lange überlegen muss, ob eine Fahrt vier, fünf Häuser weiter auch wirklich notwendig ist.

Sie denken, das ist maßlos übertrieben und polemisch? Ein wenig schon – andererseits auch wieder überhaupt nicht. Kaum ein alltäglicher Gebrauchsartikel ist derart zu einem Spielzeug für Erwachsene mutiert wie das Automobil. Nur wenig andere eignet sich so ideal zum breit gefächerten und erstaunlich tolerierten Verzicht auf

Mindestintelligenz und Rücksichtnahme sowie zur öffentlich zur Schau gestellten Definition der eigenen Persönlichkeit wie der fahrbare Untersatz. Für die Anschaffung und den Erhalt des nächsten Modells verschulden sich viele Bürger noch immer über jede sonst geltende Grenze der Vernunft.

**Potenz-Kompensation**

Unnötige TV-Formate à la *Pimp My Ride* oder verzichtbare Wochenendtreffen à la GTI-Club suggerieren, dass ein Auto, mit dem man dem Nachbarn so richtig schön die Zornesröte und den puren Neid ins Gesicht treiben kann, weit besser ausgestattet sein muss als die eigene Wohnung. Die Mär von der Visualisierung vom eigenen Status und/oder der Kompensation mangelnder Potenz mittels Erwerb einer bestimmten Automarke findet in zahlreichen Studien von Psychologen ihre Bestätigung. Dass vor allem

Männer mitunter mehr Zeit für die Hege und Pflege der eigenen Karre statt für Liebesbezeugungen gegenüber der Familie aufwenden, ist für jeden, der über den Gartenzaun blickt, Fakt. Ebenso wie die Tatsache, dass trotz Finanzkrisen oder Umweltbedenken noch immer kaum auf wirtschaftliche Fahrzeuge umgestiegen wird und viele Hersteller daher mit ihren Modellen ziemlich kontraproduktive Wünsche der Käufer befriedigen müssen.

An fragwürdigen Grundeinstellungen zur motorisierten Fortbewegung, die man durchaus polemisch hinterfragen darf, wird sich auch weiterhin nichts ändern, solange Politiker die mit Höchstgeschwindigkeit in den Tod rasen, als Vorbilder verehrt werden und man sich beim Kfz-Kauf durch Motive wie „Ich fahre das Modell, also bin ich“ definiert. Daher lautet das Motto auch weiterhin „Nur nicht auf die Bremse treten!“.

**Consultant's Corner****Catch 22: It's All About Money**

The financial crisis, the price of oil, climate change, the auto industry has taken a hit. Global sustainable development expert Wendy Williams points out the infrastructure providing economic incentives to create and purchase cars using alternative fuels is lacking in most countries. Like the Beta Max versus VHS debate, consumers hesitate to invest in a car which could become extinct. Producers are in a technological lock in, hindered from aggressive innovations in design and new machinery. But governments providing clear direction succeed. Brazil's government passed legislation requiring all cars sold to use farmed sugar cane for fuel. An indigenous crop, it



worked with the existing agricultural structure, led them away from dependence on foreign oil suppliers and was profitable for industry. Consumers buy when cars meet their personal needs. Green cars are sold on the high end because clean efficient status symbols appeal to the luxury consumer group. Cheap cars appeal because buyers save fuel costs, taxes. Altruism is not part of the equation which is why marketing the Toyota Prius (1998) as environmentally friendly was unsuccessful. With fuel dropping again, we must remember the economic principle to provide incentives to both industry and consumers.

Lydia J. Goutas, Lehner Executive Partners