

Notiz Block



Großzügige Spender

Im Zuge der Verhandlungen über die geplante Elite-Uni in Maria Gugging (NÖ) hatte die Industriellenvereinigung (IV) einen „substanziellen Beitrag der Privatwirtschaft“ für das Institute of Science and Technology Austria (I.S.T. Austria) in Aussicht gestellt, von 30 Mio. Euro bis 2010 war damals die Rede. Nun fließen die ersten Industrie-Millionen: Wie das I.S.T. Austria mitteilte, wurden bisher Spenden-Vereinbarungen in Höhe von fünf Mio. Euro abgeschlossen, weitere Zuwendungen seien mündlich zugesagt worden und sollen bald unterschrieben werden. Die IV hat für die Zuwendungen für I.S.T. Austria eine Stiftung gegründet, auf die nun die ersten Spendengelder eingezahlt wurden. Die Geldgeschenke sind für das Betriebsbudget der Einrichtung beziehungsweise spezielle Bereiche innerhalb dieses Budgets gewidmet, es besteht aber kein Zusammenhang mit Forschungsprogrammen oder -themen, heißt es in dem am Montag veröffentlichten Bericht über das vierte Quartal 2007 des I.S.T. Austria. Es ist geplant, die Spender bekannt zu machen, etwa durch die Benennung von Gebäuden beziehungsweise -teilen.

Kehrtwende der Musikindustrie

„Die Musikindustrie 1.0 ist vorbei, man kann sagen, sie ist tot. Jedes Unternehmen, das glaubt, es kann Business as usual machen, macht sich lächerlich“, verkündete der frühere EMI-Vizepräsident Ted Cohen zum Auftakt der weltgrößten Musikmesse Midem in Cannes. „Es geht nicht mehr darum, Musik zu schützen, wir müssen Geld damit machen“, fordert Cohen. Es sei ein notwendiger Schritt, dass sich die großen Labels und Firmen vom Digital Rights Management verabschieden. Auch der Urheberrechts- und

Cyberlaw-Experte Lawrence Lessig, der dieses Jahr erstmals von der Musikindustrie zur Messe eingeladen worden war, sprach sich in seiner Rede für ein generelles Umdenken aus. „Es geht nicht darum, die Leute zu verklagen, sondern sie zu bedienen“, erklärt Cohen. Der bisherige Weg vieler Unternehmen innerhalb der Musikbranche, Urheberrechtsverstöße streng zu bestrafen, sei nicht zeitgemäß. Es ginge nicht mehr darum, einen bestimmten Umsatz pro verkaufter Einheit zu erzielen, sondern darum, einen Anteil der Ausgaben für Musik zu bekommen.

Gründerboom: viele Einzelfirmen

Immer mehr Österreicher wagen den Schritt in die Selbstständigkeit. Im Vorjahr wurden rund 30.500 Unternehmen neu gegründet. Gegenüber 2006 entspricht dies einem Plus von 1392 Gründungen. Auch der Frauenanteil unter den Gründern wächst. Rund 40 Prozent der jungen Firmen wurden von Frauen ins Leben gerufen. Die meisten Unternehmer machten sich in der Sparte Gewerbe und Handwerk selbstständig, teilte Christoph Leitl, der Präsident der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), mit. Von den 30.501 neuen Unternehmen startete die Mehrheit (24.673) als Einzelunternehmen. Leitl betonte, dass es sich hierbei nicht zwingend um Einpersonenernehmen (EPU) handeln muss, hielt aber fest, dass mehr als die Hälfte der WKÖ-Mitglieder EPU seien (rund 183.000). Neun von zehn werden freiwillig zu Unternehmensgründern. Nur acht Prozent der Unternehmer geben an, dies aus wirtschaftlicher Notwendigkeit zu tun. Um den neuen Kleinunternehmen mehr Wachstum zu ermöglichen, fordert die Junge Wirtschaft Österreich (JWÖ) ein Wachstumspaket für Jungunternehmer. Dabei sollen Lohnnebenkosten für den ersten Mitarbeiter im ersten Jahr entfallen. APA

Ameise auf Rädern

Architekten entwickeln Autos – und sogar der Öamtc denkt um.

Margarete Endl

Ob aus dem ameisenähnlichen Ding mit den grünen Rädern jemals ein Fahrzeug wird, ist die Frage. Die Antwort liegt bei General Motors. Obwohl der größte US-Autobauer nicht für kleine, zierliche Autos bekannt ist, finanziert er seit einigen Jahren die kreativen Köpfe des MIT Media Lab, einer Denkwerkstatt am Massachusetts Institute of Technology (MIT) in Cambridge, USA. Ingenieure und Autobauer sind am Projekt zwar auch beteiligt. Geleitet wird es aber von Architekten: von US-Stararchitekt Frank O. Gehry und den MIT-Professoren Mitchell Joachim und William J. Mitchell.

Stapelbares Auto

Die Idee: Menschen wollen mobil sein. Ein kleines, energiesparendes Fahrzeug soll die Brücke bilden zwischen dem Massenverkehrsmittel, das nahe ans Ziel bringt, und dem eigentlichen Ziel. General Motors soll auf der Shanghai World Expo 2010 einen Winzling präsentieren: ein Elektroauto, das stapelbar ist wie ein Einkaufswagen im Supermarkt. Das Konzept ist ähnlich wie das der Wiener Cityräder: Man mietet ein Auto an einer U-Bahnstation, fährt damit und retourniert es. Das Auto wird elektrisch aufgeladen und steht für die Nächsten bereit.



Herzstück dieser Architekten-Autoträume sind omnidirektionale Roboterräder, die Elektromotoren enthalten. Foto: MIT

Das Konzept ist vernünftig. Ob es von den Autofahrern angenommen wird, ist eine andere Frage. Noch geht der Trend in Richtung große Fahrzeuge, beobachtet Mario Rohrer, Verkehrssprecher des Autofahrerclubs Öamtc. „Das schickste Vehikel in Kiew ist der schwarze Porsche Cayenne mit getönten Scheiben.“ Ganz zu schweigen von Moskau, dem Eldorado für SUVs. Die neuen Reichen des Ostens wollen Luxusautos.

Unter EU-Bürgern, besonders in Frankreich, nimmt Rohrer ein Umdenken wahr: „Selbst in Österreich geht das Statusdenken zurück. In Frankreich ist das Auto kein Statussymbol mehr. Aber ganz schnell wird der Österreicher sein liebstes Spielzeug nicht aufgeben.“ Das

Auto wird als Ruheinsel inmitten von Stress geschätzt. „Man kann Musik hören, die man zuhause nicht hören darf, muss nicht auf quengelnde Kinder reagieren, kann sich in Ruhe auf Meetings vorbereiten.“

Unersetzbar sei das Auto für die Mobilität auf dem Land. „Man wird nie zu jedem Golfplatz eine Eisenbahn bauen.“ In den Städten dagegen gebe es immer bessere Alternativen. „Ein Kompliment an Wien“, sagt Rohrer. Auch die Kooperation der ÖBB mit Niki Lauda, der an Bahnhöfen Smarts günstig anbietet, gefällt ihm. Bei der Energiesparmesse Wels im März mietet der Öamtc eine ganze Halle. „Unser Thema ist Mobilität. Nicht das Auto.“

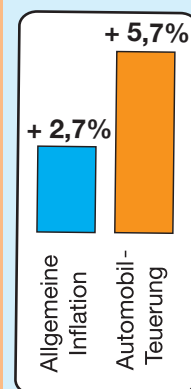
<http://cities.media.mit.edu>

Zahlenspiel

Teuerung der Autokosten 2008

Durchschnittliche Kosten im Jahr
€ 4027

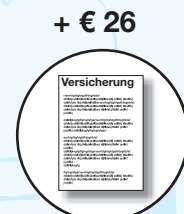
+ € 217 gegenüber Vorjahr, davon:



Treibstoff



Service & Wartung



Kfz-Haftpflichtvers.

+ Gebühren & Spesen

Quelle: ARBÖ Grafik: economy

Autofahren wird auch im Jahr 2008 wieder empfindlich teurer werden. Die Kostensteigerungen werden mit 5,7 Prozent mehr als doppelt so hoch ausfallen wie die Inflationsrate, die für heuer auf 2,7 Prozent geschätzt wird. Der Trend der Jahre 2003 bis 2006, in denen die Kostenzuwächse fürs Auto höher waren als die Lebenshaltungskosten, setzt sich somit fort. Die laufenden Kosten für ein Durchschnittsauto betragen im Vorjahr 3810 Euro. Im Jahr 2008 werden die Kosten für dieses Auto um 217 Euro auf 4027

Euro ansteigen. Kostentreiber ist dabei der Kraftstoff, der aufgrund der Erhöhung der Mineralölsteuer Mitte 2007 insgesamt um 109 Euro teurer sein wird. Service und Wartung werden um 28 Euro teurer, die Versicherungsprämien steigen im Schnitt um 26 Euro. Der Automobilklub Arbö fordert, dass im Zuge der Steuerreform das Kilometergeld heuer von 38 auf 44,5 Cent erhöht wird, ebenso soll die Pendlerpauschale angehoben und der seit Jahren eingefrorene Verkehrsabsatzbetrag valorisiert werden. red