

Quickonomy

Nachrichten



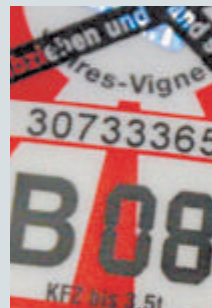
Abgasfreie Autos bis 2020 6
Jetzt sollte die EU von der Autoindustrie abgasfreie Autos fordern. Dann sind sie 2020 auf den Straßen.

Umleitung ohne Stau 7
Navigationssysteme sollen künftig individuell aus dem Stau führen.

Die Blackbox fürs Auto 8
Der gläserne Autofahrer: On-Board-Units zeichnen Fahrwege und Zeit für die Prämienberechnung auf.

Liebe auf der Rückbank 21
Der Verkehr im Auto: zwischen dem Vergnügen und der Notwendigkeit.

Der Goldengel 23
Ex-US-Schwimmstar Mark Spitz über Erfolg, Disziplin und Glück.



Kommentare

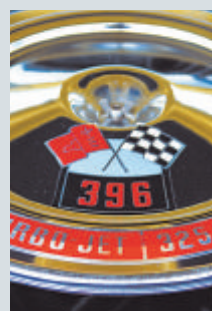
Umweltschutz auf großem Fuß ... 18
Unschönes, nett verpackt, ist verdaulich, umweltverträglich ist es noch lange nicht.

Vernavigiert 18
Navigationssysteme bringen manchem Ort eine unerwünschte Popularität. Über die Tücken der Technik.

Das Öko-Paradoxon 18
Ökologische Vorgaben für Autos sind löblich, aber leider nur Stückwerk.

Mein erstes Auto 26
Übers Auto im Jahr 2026 und Folgen der Umweltsünden von Mick Jagger und Co.

Frau am Steuer 26
Der Fahrstil von Frauen ist vorbildlich. Sie verursachen weniger Unfälle. Frau soll dennoch skeptisch bleiben.



Standards

Special Innovation	ab 10
Zahlenspiel	16
Dossier	ab 19
Reaktionen auf <i>economy</i>	25
Test	25
Beraterack	26

IMPRESSUM

Economy Verlagsgesellschaft m.b.H., 1010 Wien, Gonzagagasse 12/12
Geschäftsführender Herausgeber: Christian Czaak
Chefredaktion: Christian Czaak, Thomas Jäkle (jake)
Redaktion: Margarete Endl, Astrid Kasperek, Klaus Lackner, Antonio Malony, Alexandra Riegler (arie), Christine Wahlmüller
Autoren: Beatrix Beneder, Lydia J. Goutas, Gregor Kuczera, Thomas Loser, Irina Slosar
Illustrationen: Carla Müller, Kilian Kada; Titellillustration: Carla Müller
Special Innovation: Ernst Brandstetter, Sonja Gerstl, Manfred Lechner
Produktion und Artredaktion: Tristan Rohrhofer
Lektorat: Elisabeth Schöberl
Anzeigen: Reinhard Babinsky
Druck: Luigard, 1100 Wien Druckauflage: 30.000 Stück
Internet: www.economy.at E-Mail: office@economy.at
Tel.: +43/1/253 11 00-0 Fax: +43/1/253 11 00-30
Alle Rechte, auch nach § 44 Abs. 1 Urheberrechtsgesetz:
Economy Verlagsgesellschaft m.b.H.
Abonnement: 30 Euro, Studentenabo: 20 Euro
Probeabo: 10 Euro; abo@economy.at



Energie: Europa drohen bald Engpässe bei der Stromerzeugung

Die Kraft aus der Wüste

Schaffen wir es mittels Solarenergie und Biokraftstoffen, dass unseren Kindern und Enkeln eines Tages nicht der Strom ausgeht? Das diskutierten Experten im Rahmen der DLD-Conference.

Thomas Loser

Energie ist lebensnotwendig. Die Entwicklung der Zivilisation und von Gesellschaften basiert auf Energie. Die Weltbevölkerung wächst, und der Energiebedarf steigt. Ressourcen, die das Wachstum antreiben, werden knapp. Um zukünftigen Wohlstand zu gewährleisten, muss der zukünftige Energieeinsatz so effektiv wie möglich gemacht und die vorhandenen Energievorräte durch alternative Gewinnungsmethoden abgesichert werden. Welche Rolle Solarenergie oder Biokraftstoffe dabei spielen können, wurde vergangene Woche in München im Rahmen der DLD-Conference 2008 diskutiert. Die vom deutschen Medien-Unternehmen Burda veranstaltete Konferenz widmete sich der Digitalisierung und den damit einhergehenden Innovationen, die ohne Energie nicht möglich wären.

Die Kraft aus der Wüste

David Faiman, Physik-Professor an der Ben-Gurion-Universität und Direktor des National Solar Energy Center in Israel, Herbert Kohler, Chef-Ökologe von Daimler und Vize-Präsident des Bereichs Forschung bei Mercedes Benz, sowie Roby Stancel, Produktentwicklungschef bei Nanosolar, diskutierten Szenarien alternativer Energiegewinnung. „Nirgendwo auf dieser Welt existiert ein eine größere Nachfrage deckendes Solarenergiekraftwerk“, konstatiert Faiman. Einerseits wegen des fehlenden Platzes und andererseits, wie der Physik-Professor skizziert, da eine Solarzelle von einem Quadratme-



Atomstrom ist sauber, aber zu risikoreich. Die Hoffnung liegt auf der Energiegewinnung in der Wüste. Foto: Photos.com

ter Fläche zwei Jahre braucht, um die Energie herzustellen, die ein Fass Erdöl liefert. Platz für ein Solarenergiekraftwerk wäre in der israelischen Negev-Wüste. Doch der Staat Israel fördert im Gegensatz zu Deutschland die Gewinnung von Strom aus Sonnenenergie nicht.

Dafür ist in Deutschland der Platz für ein kapazitätsstarkes Kraftwerk nicht vorhanden. Faiman kann sich vorstellen, dass in Nordafrika entsprechende Anlagen zur Gewinnung von Strom aus Sonnenlicht gebaut werden und diese Energie dann nach Europa geliefert werden könnte. Daimler-Chefökologe Kohler glaubt an die wachsende Bedeutung von Biokraftstoffen als Beitrag zur Schonung der Ressourcen, aus denen fossile Energie stammt. „Jede Art von Biomasse kann mittlerweile in kohlendioxidfreien Treibstoff verwandelt werden“, erklärt Kohler. Diese synthetischen Kraftstoffe, die Kohler Sun-Diesel nennt, werden bei Daim-

ler getestet, um herauszufinden, wie sich der Energieverbrauch der Fahrzeuge verbessert. Er bemüht sich zu versichern, dass die Autos der Zukunft mit mehr „grüner Energie“ betrieben werden als heute.

Ethanol ist, wie Nanocolar-Forscher Stancel einwirft, keine wirkliche Lösung, da „nicht einzusehen ist, warum aus Getreide Kraftstoff statt Nahrung gemacht werden soll und so in weiterer Folge die Lebensmittelpreise in die Höhe getrieben werden“. Für den Entwickler neuer Solarzellen-Technologie ist Biodiesel nur ein Übergangsphänomen. Kohler stimmte dem zu. Und wie Faiman ergänzt, ist Atomenergie auch keine Lösung: „Sie ist zwar sauberer als der Strom aus Braunkohlekraftwerken, aber ein Unfall wie in Tschernobyl ist immer noch denkbar.“ Klar sei, dass die vielen offenen Fragen zur Energiepolitik der Zukunft einer raschen Beantwortung bedürfen.

Im Stau hängen geblieben

Wenn 1,3 Mrd. Chinesen und eine Mrd. Inder in den kommenden zehn Jahren vom Radl oder Moped auf das Auto umsteigen – bei dieser Vorstellung bekamen die Manager der Autokonzerne feuchte Augen; nicht erst jetzt, schon Ende der 1980er Jahre standen die beiden Länder ganz oben auf der Wunschliste. Natürlich war klar, dass nicht jeder in den beiden Ländern sich das schnell leisten können wird. Ein Beispiel: In China würde ein Autokonzern vorsichtig geschätzt etwa ein Prozent der Bevölkerung, das sind immerhin 13 Mio. Einwohner, zur Zielgruppe zählen. Das entspricht dem 1,5-Fachen der Einwohnerzahl Österreichs, die in der Lage sind, das not-

wendige Kleingeld für die Autos aus Detroit, Sindelfingen, München oder Mulhouse aus dem Ärmel zu schütteln. „Fette Beute“, sagen die einen, „Chinesische Mathematics“ (so einfach ist es nicht, weil die Rechnung mehrere Unbekannte hat), die anderen. Dritten graute es schon damals vor Stau, Gestank und

Smog. Neben der EU, Al Gore und U2-Popstar Bono kommen nun alle Promis und Manager wie von Gottes Hand gelenkt auf Gutmenschengedanken, dass finstere Himmel über Peking an Sommertagen bei 30 Grad aufgrund der Verkehrslawine doch nicht der Normalfall sein können – und das im Jahr 2008. Gut 25 Jahre ist es her, dass Manager derselben Autokonzerne und Wissenschaftler vor Verkehrs- und Umweltkollaps gewarnt haben. Aber das Motto „Freie Fahrt für freie Bürger“ war die wichtigere Maxime. Wachstum, Fetisch, Emotion, Dreizack und Emily waren wichtiger. Die Nachgeborenen dürfen nun bezahlen – nicht nur mit Barem.

Thomas Jäkle

