

Kommentar

Alexandra Riegler

Umweltschutz auf großem Fuß



Die riesigen Dächer ihrer riesigen Häuser pflastern Kalifornier mit Sonnenkollektoren zu. Weil es als schick gilt, Steuern spart und die Stromrechnung verringert. Der pikante Blick, wenn der Rasen zu lang ist, wandert nun aufs Dach, wenn dort die Solaranlage fehlt. Umweltschutz gehört zum guten Ton. Wer ihn betreibt, will dies der Welt mitteilen. Was will man mehr?

Der demonstrative Zugang tut der Innovation zunächst gut. Das Umbauprojekt des Hybridautos nimmt den Platz des Lego-Mindstorms-Baukastens ein. „I'm NOT a plastic bag“ (Ich bin kein Plastiksackerl), schrieb die britische Designerin Anya Hindmarch auf eine Handtasche. Weil Hollywood sich das Statussymbol an den Arm hängte, sind nicht nur die Gassen von Soho mit Imitaten überschwemmt. Stoffsackerl tauchen plötzlich am Trendbarometer auf. Wer seinen Gemüseinkauf ins mitgebrachte Sackwerk steckt, wird beglückwünscht. Dass es nicht an Plastikmüll erstickte und abgelichtete Tiere sind, die das Potenzial haben, dem „Marcel-Prawy-Koffer“ den Garaus zu machen, sondern möglicherweise die findige Idee einer Modedesignerin, erstaunt schließlich doch. In Canapéhäppchen verpackt, wirkt das Unschöne doch gleich verdaulicher. Außen vor bleibt bei all dem das Konzept der Reduktion, ohne die wahrer Umweltschutz nicht funktioniert. Das Land zersiedeln, den öffentlichen Verkehr vergessen und Konsum im Akkord gehören nicht dazu. Dass es mit dem auf die Fahnen gehefteten Grün-Sein nicht weit her ist, wird deutlich, wenn die Benzinpreise sinken. Dann steigen die Geländewagenverkäufe wieder, die zum Glück jetzt „Crossovers“ heißen. Denn das Land ist groß und muss befahren werden.

Klaus Lackner

Vernavigiert



Dass Navigationsgeräte die Autofahrer von einem Stau in den nächsten schicken, soll bald der Vergangenheit angehören. Die Weichen dafür wurden bereits gestellt. Millionen von Euro werden in die Entwicklung intelligenter Systeme gesteckt. Erste Ergebnisse sollen in Österreich noch in der ersten Jahreshälfte folgen. Man darf gespannt sein, was die Asfinag mit ihrem System auf die Beine stellt.

Doch inzwischen treibt das Thema Navigation immer mehr seltsame Blüten. In Groß-

britannien wollen manche Orte aus dem Kartenmaterial für Navigationssysteme gelöscht werden. Grund: Viele Lkw-Fahrer suchen bei zähem bis stehendem Verkehr Ausweichrouten. Und finden sie mit Hilfe ihrer elektronischen Helferlein einfach und schnell. Das Problem ist, dass die Breite dieser Straßen in den bekannt engen angelsächsischen Dörfern den Navigationsprogrammen nicht bekannt sind. Und deshalb kommt es immer wieder vor, dass in kleinen, bisher unbeachteten Dörfern fehlgeleitete Lkws in Kurven und an Häusern hängen und somit die Gassen für Stunden blockieren. Ganz zu schweigen von den Schäden, die an Zäunen und Gebäuden verursacht werden.

Auch das steigende Vertrauen in Navigationssysteme bringt wunderliche Geschichten hervor. So sollen bereits mehrere Autofahrer ihre Blechkiste in Hafenbecken verfrachtet haben. Man sei einfach den Anweisungen des Navis gefolgt und dabei von der Straße auf die Schiffsroute gelangt. Wohl ein Extrembeispiel. Die Missachtung von Einbahnen steht allerdings auf der Tagesordnung, weil das Kartenmaterial der kostenpflichtigen Navis nicht auf den neuesten Stand gebracht wurde. Noch ist der Fahrer für sein Tun verantwortlich. Und obwohl uns die heiß geliebten Navis oft verleiten wollen, bleibt Recht Recht. Die Konsequenzen einer Vernavigierung muss der Fahrzeuglenker selbst tragen.

Das Öko-Paradoxon

Die ökologischen Vorgaben für mehr automobiler Umweltverträglichkeit sind löblich. Doch man kann sich des Eindrucks eines gewissen Trial-and-Error-Systems nicht erwehren.

Antonio Malony

Partikelfilter, NoVA-Bonus-Malus, höhere Mineralölsteuer, alles gut und schön. Je teurer das Autofahren wird, desto eher werden die Leute davon abgehalten. Wenn eine Tankfüllung schon so viel wie ein Wochenendeinkauf für eine ganze Familie kostet, dann überlegt es sich mancher sicher zweimal.

Doch eine nachhaltige Ökostrategie ist dies nicht. Immer nur die Steuerkeule zu schwingen, wird irgendwann nicht mehr funktionieren. Sie suggeriert, dass Ökologie Luxus ist. Genau das Gegenteil ist aber der Fall: Ökologie sollte Alltag werden. Zu erreichen versucht man dies unter anderem mit der Beigabe von Biodiesel oder Bioethanol zu den Kraftstoffen. Der Effekt: Treibstoff wurde erneut teurer. Und außerdem war erstmals die durch derartige Ideen losgelöste Spirale zu erkennen: Die steigende Nachfrage nach biologischen Treibstoffen führte teils zu agrarwirtschaftlich bedenklichem Anbau großer Flächen von Raps und Stärkepflanzen, sodass die gesamte Treibstoff-Ökobilanz neu geschrieben werden muss.

Heute sind sich auch vormals strikte Befürworter von biologischen Treibstoffen einig, dass dies der falsche Weg ist. Von der einstigen Idee, die fossilen Kraftstoffe aus Erdöl

ganz durch Pflanzenprodukte zu ersetzen, wird heute niemand mehr ernsthaft reden können.

Doch dabei wird es nicht bleiben. Die nächste Problematik kommt mit dem Elektroantrieb auf uns zu, der zuletzt bei der Detroit Motor Show Mitte Jänner im Rampenlicht stand. Natürlich, Strom ist ökologisch, weil abgasfrei, und Elektromotoren sind leise. Aber um nennenswerte Leistungsbilanzen zustandezubringen, müssen die Stromspeicher (Batterien) voluminös genug sein. Damit machen sie das Auto schwerer, und außerdem sind Batterien bekanntlich nicht immer aus dem umweltfreundlichsten Material, in diesem Fall zumeist aus Blei und Cadmium.

Ökologie in weiter Ferne

Aber auch das Aufladen der Batterien ist ein langwieriger und nicht gerade kosteneffizienter Prozess. Kürzlich stellte ein Experte aus der Energiewirtschaft eine simple Rechnung auf: Würden in Europa nur mehr Elektroautos unterwegs sein, so würde ihr Strombedarf dem Ausstoß von etwa 20 Atomkraftwerken entsprechen (oder eben einer adäquaten Anzahl anderer Kraftwerke, die neu gebaut werden müssten). Und wie soll die Transportwirtschaft mit Elektroantrieben umgehen? Mit der Bahn hätten wir einen solchen ja theoretisch schon,

aber er ist aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nach wie vor nicht konkurrenzfähig, da kann der Lkw-Diesel noch so sehr im Preis steigen.

Nach unterschiedlichen Schätzungen reicht das auf der Erde verfügbare Öl noch für 30 bis 50 Jahre. Daher liegt es auf der Hand, dass danach eine andere Energieform unsere Fahrzeuge antreiben wird müssen. Doch sind Alternativen a priori ökologisch? Denkt man etwa an die Entsorgungsproblematik von Elektro- oder Brennstoffzellenmotoren, an die energieintensive Herstellung von Autos mit leichter Aluminiumkarosserie, an den Billigtrend bei Kleinwagen und damit den Hang zur Verwendung billiger, nicht immer umweltfreundlicher Materialien wie Plastik oder anderer Kunststoffe?

Interessanterweise ist schon längst – um ein geflügeltes Wort zu zitieren – der Benzinpreis endlich so hoch, wie es die Grünen immer wollten. Nichtsdestoweniger waren die Stars der kürzlich abgehaltenen Vienna Autoshow Supersportwagen, elegante SUVs und spritzige Cabrios. Autos sind für die breite Masse also offenbar wirklich mehr als nur ein Gebrauchsgegenstand, viel mehr ein Gradmesser des eigenen Wohlstandes, der persönlichen Mobilität. Bis zur Ökologie ist es noch ein weiter Schritt.

Karikatur der Woche



Zeichnung: Kilian Kada