

Dossier *Mobilität*

Verkehr ohne Reue

Mit dem Hybridauto begann das Umdenken. Heute sind neue, sinnvolle Systeme gefragt, um Fortbewegung ressourcenschonender und zugleich effizienter zu bewerkstelligen. Denn sparsame Autos alleine sind zu wenig.

Man schrieb das Jahr 2000, als Toyota Flugzeugladungen von europäischen Journalisten nach Brüssel einlud, um dort ein für unsere Begriffe damals völlig neuartiges Auto vorzustellen: den Toyota Prius, das erste serienreife Fahrzeug mit Hybridantrieb, das heißt einer Kombination aus Otto- und Elektromotor und einem komplexen Motor-Management, das das Umschalten zwischen diesen Antriebsarten zum Zwecke der Benzinersparnis ermöglicht.

Damals war die erste Reaktion der Presse ein ungläubiges Schmunzeln über so viel Öko-Hightech-Getue. PS-verwöhnte Motorjournalisten gaben dem Prius keine großen Marktchancen in Europa, ließ er doch alles vermissen, was ein schnittiges Auto ausmacht. Das Design sei langweilig, der Wagen wirke extrem verbaut, der Motor sei schwach und fad und der Elektroantrieb verkörpere reine Gewissensentlastung für Grünbewegte, hieß es bei den nachfolgenden Diskussionen.

Was keiner der vorgeblichen Auto-Insider aber ahnte, war, dass man hier einem nachgerade historischen Ereignis beiwohnte. Der Toyota Prius läutete ein neues Zeitalter des umweltbewussten Fahrzeugbaus ein. In den darauffolgenden Jahren, als die Benzinpreise in ungeahnte Höhen schnellten, die Welt sich Gedanken über eine nahende Klimakatastrophe zu machen begann, Kyoto-Ziele formuliert wurden und die Mode-Ära der großen Sport Utility Vehicles zu Ende ging, war der Prius plötzlich sehr, sehr ernst zu nehmen.

Hämische Kommentare der deutschen Autoindustrie gegenüber dem neuartigen japanischen Hybridantrieb ver-

stumtten. Plötzlich fingen die Ingenieure bei Mercedes, BMW, VW und Opel an nachzudenken. Plötzlich war ein um 30 Prozent geringerer Benzinverbrauch als zugkräftiges Verkaufsargument auch Marketing-Strategen klar.

Das, was deutsche Hersteller beim Hybridantrieb verschlafen hatten, versuchten sie nun mit sparsamen Hightech-Dieseln nachzuholen. Es dämmerte vielen, dass die belächelte Prius-Premiere in Brüssel einen Wendepunkt dargestellt hatte.

Verkaufsschlager

Mit Ende April 2008 konnte Toyota eine Mio. verkaufter Prius für sich verbuchen. Seit der Markteinführung, die in Japan bereits 1997 erfolgte, seien somit rund 4,5 Mio. Tonnen CO₂ weniger emittiert worden, erklärte der Hersteller. In Europa wurden seit dem Jahr 2000 rund 100.000 Prius verkauft, der Löwenanteil davon in den letzten zwölf Monaten.

Toyota-Österreich-Sprecher Walter Wendt verweist auf einen zügigen Ausbau der Hybrid-Palette bei den Konzernmodellen, vor allem bei Lexus. Dort sind bereits drei Fahrzeuge (GS450h, RX400h und LS 600h) mit Hybridantrieb ausgestattet.

Ansonsten kann man derzeit in Österreich noch einen Honda Civic Hybrid bekommen, dann ist mit der Auswahl aber Schluss. Bis Volkswagen wie angekündigt mit Hybridmodellen auf den Markt kommt, wird es noch bis 2010 dauern. Der Golf-Diesel-Hybrid wurde allerdings schon heuer beim Genfer Automobilsalon präsentiert – als „Prius-Killer“ natürlich.

Wettbewerb zwischen „sauberen Autos“ hilft Probleme anzugehen, denen sich die Menschheit hinsichtlich der Mobilität der Zukunft gegenübersteht. Da bislang alle Initiativen, die



Foto: EPA

Mobilität der Bevölkerung völlig vom Auto zu entkoppeln, zum Scheitern verurteilt waren, kann sich die Industrie nur bemühen, der Zunahme des Individualverkehrs mit umweltfreundlicheren Autos zu begegnen.

Zur Zukunft der Mobilität gibt es indessen ganze Bibliotheken an Studien. Der gemeinsame Nenner der meisten dieser Untersuchungen lautet, dass eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs

unvermeidbar ist, jedoch dürfte sich dieser zumindest in jenen Städten und Ballungsräumen der Industrieländer reduzieren, die in der Lage sind, neue „Mobilitätsnetzwerke“ anzubieten, die die Abhängigkeit vom Auto verringern. Dazu gehört laut dem Münchner Verkehrsexperten Frederic Vester, einem der führenden Vordenker im Hinblick auf dieses Thema, ein „Mobilitätsmix“ von verschiedenen Fortbewegungsmitteln, die das Auto miteinschließen können,

wenn es nur genügend Schnittstellen zu Netzwerken öffentlicher Verkehrsmittel oder Angeboten wie Öko-Leihautosystemen, Fahrgemeinschaften, Autoreisezügen und dergleichen gäbe. Diese Logistik sollte vor allem dem Ziel der Ressourcenschonung folgen. Das althergebrachte Argument, individuelle Mobilität sei gleichzusetzen mit Fortschritt, gelte in der modernen Welt nicht mehr, so Vester.

Fortsetzung auf Seite 18