

Pferdemist – das große Umweltproblem vor 125 Jahren. Und heute? Die Akkus der E-Autos...

written by Grünfeld Robert | 29. April 2022

von AR Göhring

Im Rückblick erscheint die „gute alte Zeit“ – nach heutiger Auffassung die *Belle Époque* bis 1914, weitgehend frei von den Problemen, die uns heute via Medien ununterbrochen um die Ohren gehauen werden. Die Internetseite „Vorkriegs-Peugeot“ thematisiert heute romantisierte Verschmutzungen wie Berge von Pferdeäpfeln auf den Straßen der Städte, die um 1900 ein beträchtliches gesundheitliches und Umwelt-Problem darstellten. Grund: Fliegen und anderes Ungeziefer vermehrte sich hier explosionsartig und verbreitete so Infektionskrankheiten.

Umweltzerstörung durch Industrie? Zu Kaisers Zeiten tatsächlich deutlich schlimmer – es gab aber noch keine steuerfinanzierten NGOs, die dieses damals echte Problem auf die Tagesordnung brachten. Und so lebten die Arbeiter in einer Dunstwolke, die frischgewaschene weiße Wäsche nicht lange weiß bleiben ließ. Man dramatisierte es damals aber nicht, da Kapitalisten wie Krupp erschwingliche und saubere neue Siedlungen, sogar mit Arzt und Pfarrer, errichteten. Außerdem hatten die Kohlekumpel unter Tage seit Jahrhunderten noch ganz andere Probleme, auch ganz ohne Wärmekraftmaschine in der Nähe.

Was die Bewohner der schnell wachsenden Städte in der Schweiz, Österreich und dem Deutschen Reich mehr störte, waren die Berge von Pferdemist auf der Straße. Der wurde natürlich irgendwann von der Stadtreinigung weggeräumt – aber erst, wenn genug herumlag. Schnee wird heuer ja auch erst geräumt, wenn er gefallen ist.

Zwar gehörten Kutschen und Fuhrwerke in Stadt und Land immer schon zum gewohnten Anblick. Sie waren aber meist den Wohlhabenden oder den Geschäftstreibenden vorbehalten. Das gewaltige elektro-getriebene Wirtschaftswachstum vor allem der DACH-Länder, der USA, und deren Nachbarstaaten ab 1895 sorgte für einen Boom der Miet- und Privatkutschen in den großen Städten. Sie können es heute noch an den Altbauten dieser Zeit sehen: Nicht wenige Häuser haben die Eingangstür nicht gleich am Bürgersteig, sondern seitlich in einer Hofeinfahrt, die meist mit großen Toren verschlossen werden konnte. Wofür gab es solche Hofeinfahrten? Für die bunte Mülltonnenparade, oder Autos? Nein, die gab es noch gar nicht – war zum Beispiel ein Handwerksbetrieb im Erdgeschoß, hatte der ein Pferd im Ministall und ein Fuhrwerk daneben im Hof stehen. War das Haus ein teures, konnte ein Bewohner seinen Privat-Landauer mit Zugtier im Hof unterbringen.

Weit häufiger aber waren die Ur-Taxis in ökologischer Ausführung mit Pferd statt Motor. Die sahen in etwa so aus wie unsere heutigen Touristen-Kremser in Wien oder Weimar. Ansichtskarten von damals oder aktuelle gut ausgestattete Historienfilme zeigen die Scharen von 1- und 2-PS-Kutschen in den Straßen Berlins, Londons oder Manhattans. Trotz der Ende im 19. Jahrhundert endlich ordentlich gepflasterten oder asphaltierten Straßen, die die fäkalienverseuchten bei Regen matschigen Pfade zwischen den Häusern ersetzten, nahm der Kutschtaxi-Verkehr erheblich zu. Grund waren der steigende Wohlstand und die zunehmende Ausdehnung der Städte, die einen Fußmarsch zur Arbeit und nach Hause immer länger machte.

Folge: Die Tausenden Pferde Berlins oder Wiens ließen mehrfach täglich etwas fallen, was die Kutscher nur teils wegräumten. Selbst edle moderne Wohnstraßen der Metropolen hatten daher paradoxerweise eher ländlich anmutende Misthaufen vorzuweisen. In Städten wie Paris oder London schuf man schnell Abhilfe durch den Bau von U-Bahnen und den Ersatz der Vierbeiner durch Autos. Gerade in Deutschland war dem Automobil erstaunlicherweise weniger Erfolg beschieden – Autos galten als Status-Symbol für Reiche und nicht besonders praktisch. Kein Wunder: Es gab in Deutschland noch keinen großen Hersteller wie Ford, sondern viele kleinere Produzenten, die technisch anspruchsvolle teure Autos in kleiner Stückzahl verkauften. Daher setzte man im Kaiserreich zunächst auf Fahrräder, Motorräder, „Elektrische“ (E-Straßenbahn), Pferde-Tram und U-Bahn. Autos breiteten sich in Berlin oder Hamburg erst nach dem Weltkrieg aus, da Millionen Männer als Soldaten endlich die Vorteile der Benzinkarossern kennen- und schätzen gelernt hatten. Es bildeten sich z.B. mit Daimler-Benz auch große Hersteller-Konzerne. In Berlin wurden die Fuhrwerke daher erst in den 1920er Jahren verdrängt, was im berühmten Film „Der Eiserne Gustav“ mit Heinz Rühmann zum Ausdruck kommt: Der Titelheld, ein Fuhrmann, veranstaltet eine große Friedensfahrt mit seinem Einspanner zum „Erbfeind“ Frankreich, um auf die soziale Situation der Pleitier-Fuhrleute aufmerksam zu machen.

Als die zahlreichen Pferdekutschen dann in kurzer Zeit durch Motorautos ersetzt waren, erlebten die Menschen der Städte dies als Befreiung, weil die Straßen endlich frei von den Kotbergen waren. Die durchaus muffelnden Verbrennungsmotoren der damaligen Zeit (Diesel gab es allerdings erst ab 1936), interessierten niemanden, außer vielleicht, wenn man an stark befahrenen Plätzen wie dem Potsdamer Platz in Berlin wohnte, damals der verkehrsreichste Platz Europas. Das blieb auch jahrzehntelang so, wie die Auto-Anpassung der Innenstädte in den 1950ern zeigte. Zerbombte Innenstädte wie die von Kassel wurden in verkehrsfreundliche Betonwüsten verwandelt, was ab den 1970ern zum Glück teils revidiert wurde. Leider ging mit der Ausweisung von Fußgängerzonen die Entwicklung eines industrie- und autofeindlichen Geistes einher, der jede moderne Technik ab der Dampfmaschine als etwas „Krankhaftes“ ansah. Dazu paßten solche Witze:

Treffen sich zwei Planeten. Fragt der eine: Wie geht's? Der andere: Schlecht, ich habe Homo sapiens.

Neben der üblen Misanthropie solcher grünen Witze, die sich allerdings in Wahrheit nur gegen die eigene westliche Kultur und Gesellschaft richtet, kommt darin die ideologische „Gaia-Theorie“ zum Ausdruck, die den Lebensraum Planet als riesiges Lebewesen betrachtet. Dadurch wird natürlich jede regionale Verschmutzung, jeder örtliche Raubbau zur „klaffenden Wunde“ der Mutter Erde. Unfug – Regenwaldabholzung in Brasilien zB. hat keine Wirkung jenseits der Grenze eines 200-Kilometer-Umkreises, erst recht nicht durch „Klima“. Lokal für den Wasserhaushalt der Region, und die Wildtiere natürlich schon – genau wie Zehntausende Windkraft- und Photovoltaikanlagen in Deutschland oder Dänemark.

Nicht nur durch die Existenz am Ort der Energiewandlung, sondern auch noch lange danach in Form von kaum wiederverwendbarem Schrott: Komposit-Rotorflügel, Stahlbetonfundamente, und, wie die Peugeot-Seite betont, die Lithium-Ionen-Akkus der Elektroautos, die angeblich von den EE-Anlagen gespeist werden sollen. Das Lithium und Kobalt dieser Batteriespeicher ist „nur“ durch den geradezu asozialen Abbau in Entwicklungsländern problematisch – das Kobalt wird gern wiederverwertet, und das Lithiumsalz ist nicht besonders gefährlich (unsere Böden bestehen zum Teil daraus). Richtig fies sind aber die anderen Bestandteile der Tesla-Akkus, die organischen Elektrolyte. Verwenden die Bleiakkus der Anlasser nur leicht neutralisierbare Schwefelsäure, finden sich in den E-Auto-Akkus üble Chemiecocktails, deren Zusammensetzung zudem aus Gründen der geschäftlichen Geheimhaltung nicht veröffentlicht wird (die Feuerwehr freut's). „Organisch“ heißt hier nämlich nicht „biologisch“, sondern Kohlenstoff-basierte Stinke-Flüssigkeiten mit gefährlichen Eigenschaften. Kurz: Es sind flüssige Kunststoffe. Wer einmal mit Flüssig-Epoxid ein Gehäuse oder Bauteil gegossen hat, weiß, was gemeint ist.

Es ist zum Haare-Ausraufen: Erst haben wir die gesundheitsgefährlichen Misthaufen abgeschafft, dann qualmende Motoren und Industrieöfen entschärft – und jetzt verseuchen wir unseren Lebensraum wieder mit giftigen Schadstoffen – ausgerechnet im Namen des Umwelt- und Klimaschutzes!



Selbst auf dem Berliner Alexanderplatz zu Kaisers Zeiten: Neben den „Elektrischen“ (Trams) war die Pferdekutsche ein übliches Transportmittel – vor allem als Taxi. Nur Reiche und Gewerbetreibende hatten eigene Fuhrwerke. Von ungenannt – <http://www.zeno.org> – Zenodot Verlagsgesellschaft mbH, Gemeinfrei, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=8813809>