



Party-Veranstalter Grün
„Schnell wechselnde Moden“

marke“ verzeichnet, trinken sie lieber gleich „Moët & Chandon“. Ausdruck des neuen Lebensgefühls ist das alte Wort „Party“, das aber mehr an Exklusivität verspricht, als die Club-Macher halten können.

Die finanzielle Kalkulation ist durchweg simpel: Wer die Räume stellt, sorgt für die Getränke und macht so seinen Schnitt; die Veranstalter schaffen die Gäste heran und kassieren Eintritt, 5 bis 15 Mark pro Person.

Um Stammgäste zu halten, geben viele Clubs Mitgliedskarten aus. Gesichtskontrollen, wie vor Diskos üblich, sind selten. Clemens Grün ist im Hamburger „Theaterkeller“ allerdings seit kurzem strenger als der Jugendschutz: Wer jünger ist als 20, darf nicht mehr mittanzen. Grün: „Der Andrang war eben zu groß.“ Daß die Clubs boomen, liege daran, „daß bei den schnell wechselnden Moden das Installieren einer Disko in einem bestimmten Stil sehr teuer kommt“. Freie Veranstalter seien flexibler, ohne groß zu investieren.

Während die Hamburger Club-Szene inzwischen so glatt läuft wie ein Kinospot für Styling-Gel, dominieren in Berlin wilde Wegwerfnächte. Zu einem 36stündigen „Acid-Marathon“ im Steglitzer Wrangel-Schlößchen kamen laut Party-Macher Ulf Switalski, 24, „mehr als 2000 Leute von 15 bis 50 – die haben ganz hart abgetanzt“.

Gleichfalls ins frühklassizistische Wrangel-Schlößchen lud Switalski am vorletzten Wochenende zu einer bundesweit beachteten „Freddy-Krueger-Party“. Freddy, ein wahnsinniger Kindermörder mit verbranntem Gesicht und messerscharfen Krallen, röhelt sich durch die US-Kinoserie „Nightmare On Elm Street“, deren vierter Teil kürzlich in deutschen Kinos angelaufen ist. Die schwarze Rap-Band „The Fat Boys“ hat

zum Kult die Hymne verfaßt: „Are you ready for Freddy?“ Daß sie bereit sind, bestätigen die Fans gewöhnlich mit Grölen und grotesken Sprüngen – allgemeines Motto, so das Hamburger Stadtblatt „Szene“: „Alles ist endgeil.“

In München sind solche Exzesse noch selten. Party-Veranstalter leiden unter der Lärmempfindlichkeit der Anwohner und der Effizienz der Polizei. „Man könnte überall einen Club aufziehen, auf dem Dach eines Hochhauses, in einem Schwimmbad“, sagt der zwischen London und München pendelnde Gary Winter, 27, der sein Geld hauptsächlich als Tätowierer verdient, „aber die Leute hier sind zu konservativ.“

Mit seiner „Waste Land Party“ ist er in die ETA-Halle auf dem Oberwiesenfeld ausgewichen, sonst Spielstätte für „Experimentelle Theater-Arbeit“. Dort legt er freitags „alle Arten authentischer Musik“ auf, von Beethoven bis Bay City Rollers.

Am gleichen Ort hat sich samstags der „Love Club“ einquartiert, angeführt von Peter Lengauer, 28, Diskjockey im Edelladen „Park-Café“. Beide Clubs teilen sich, sparsam, die Musikanlage, am Ende sind Winter und Lengauer froh, „keine Verluste zu machen“. Der Spaß sei wichtig, nicht das Geld.



Kultfigur Freddy Krueger
Grölen und groteske Sprünge

Das sieht der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband, der auch für Diskotheken zuständig ist, ganz anders. Geschäftsführer Wilhelm Linden, 43, argwöhnt Steuerschwindel und unlauteren Wettbewerb: „Diese Clubs müssen dem Gaststättengesetz genauso Genüge tun wie wir.“ Dann allerdings könne er „solche Innovationen toll“ finden, „auch wenn mich meine Mitglieder steinigen“.

Clevere Disko-Manager machen sich die Idee der Konkurrenten lieber zunutze. So hat Michael Greulich, 26, in der Frankfurter Flughafen-Disko „Dorian Gray“ freitags den „Techno Club“ eingeführt. Unterschied zum gewöhnlichen

Disko-Abend: gedämpftes Licht und neueste Musik. Gelegentlich kostümiert sich das Personal dazu mit Hippie-Outfit oder im Stil der fünfziger Jahre. Live-Bands müssen, wie die belgische Kultgruppe „The Klinik“, schon mal als Mumien vor die Tanzmeute treten. Club-Master Greulich hat für solche Maskenspiele auch flugs ein Rubrum eronnen: „atmosphärische Gastronomie“.

BIO-TREIBSTOFFE

Salatöl tanken

Eine Fernsehshow verschaffte den mit Rapsöl gespeisten Diesel-Motoren eines fränkischen Erfinders Popularität. Kommt das salatölgetriebene Auto?

Frank Elstner, Showmaster zum Leid der Nation, verkündete „schlicht eine Sensation“. Mit der Eleganz eines aufgeschreckten Huhns umkreiste er einen blankgeputzten Motorblock, um sodann, begleitet von Orchester-Klängen, einer hereinrollenden Daimler-Limousine entgegenzueilen. Dort, frohlockte der Fernseh-Unterhalter, galt es den Mann zu begrüßen, der „auf dem besten Wege“ sei, „die Zukunft in den Griff zu kriegen“.

Das Spektakel, inszeniert in Elstners Show „Nase vorn“ am Samstag vorletzter Woche, galt dem fränkischen Erfinder Günter Elsbett, 47. Stolz präsentierter der Technik-Tüftler Millionen Zuschauern, wofür er und sein Vater Ludwig, 73, Träger der Goldenen Dieselmédaille, seit Jahren werben: einen Dreizylinder-Dieselmotor nach dem „Duotherm-Prinzip“, der mit Pflanzenölen aller Art betrieben werden kann.

Weil in den Eingeweiden des Dieseltreiblers kein Erdöl mehr verbrannt werde, rühmte Elsbett die Konstruktion, könnten nun im Autoverkehr „die Naturkreisläufe wieder ins Gleichgewicht gebracht werden“, und eines Tages, schwärmte Elstner, müsse der Name Elsbett „im gleichen Atemzug mit den Namen Diesel oder Otto oder Benz“ genannt werden.

Doch das „Wunderwerk der Technik“ (Elstner) löst bei Motor- und Verkehrsexperten nur wenig Begeisterung aus. Denn schon seit Jahrzehnten ist bekannt, daß jeder herkömmliche Dieselmotor im Prinzip auch mit dem Öl aus Raps, Sonnenblumen oder Soja gespeist werden könnte. Ließe sich der aus Erdöl gewonnene Dieselmotor durch solche pflanzlichen Brennstoffe ersetzen, wäre das in der Tat eine enorme Entlastung für die Umwelt.

Milliarden Tonnen des Treibhaus-Gases Kohlendioxid (CO₂), Hauptursache der heraufziehenden Klimakatastrophe durch die Erwärmung der Atmosphäre, könnten eingespart werden: Aus den Salatöl-Motoren wird naturgemäß nicht

mehr CO₂ frei, als die Ölpflanzen zuvor für ihr Wachstum der Luft entzogen haben; auch die Menge der anderen Auspuff-Schadstoffe ist deutlich geringer.

Aber „die Euphorie, die da entfacht wird“, sagt Günter Schröder, Referent für den Bereich Kraftfahrzeuge und Straßenverkehr im Bonner Forschungsministerium, „ist wirklich nicht angebracht“. Bis zur Serien-Reife habe der Elsbett-Motor „noch einen ganz langen Weg“, vor allem aber sei die Verwendung von Pflanzenfetten als Motortreibstoff auf absehbare Zeit „völlig unwirtschaftlich“.

Öl aus gemahlenem Raps etwa, der einzigen auch in Deutschland angebaute Ölsaart, kostet derzeit in der EG 1,90 Mark pro Liter, der Liter Palmkern- oder Sojaöl wird auf dem Weltmarkt zu 69 bis 77 Pfennig gehandelt. Demgegenüber liegt der Preis für einen Liter Dieseltreibstoff aus der Raffinerie gerade bei 30 Pfennig pro Liter, erst die Mineralölsteuer hebt den Verbraucherpreis auf knapp eine Mark. Nur Subventionen in Milliardenhöhe könnten deshalb – solange die Erdölpreise nicht drastisch ansteigen – den Einsatz von Pflanzenöl für Europas Dieselfahrer attraktiv machen.

Die möglichen Kosten hindern Europas Landwirtschaftslobby nicht daran, für den Speiseöl-Antrieb eifrig Werbung zu treiben. So erklärte etwa der französische Agrarfunktionär Michel Souplet anlässlich der Vorstellung eines Elsbett-Traktors in Paris, er sei sicher, daß mit der Produktion von Bio-Treibstoffen „die Landwirtschaft gerettet“ werden könnte.

Ähnliches deklamierte der bundesdeutsche Bauernverband, und Niedersachsens Landwirtschaftsminister Burkhard Ritz machte aus Steuergeldern schon Geld für drei Rapsmotoren locker, die auf dem städtischen Versuchsgut Papenburg einen Schlepper, einen Audi 100 und einen Stromgenerator antreiben. Anlässlich der Inbetriebnahme im November letzten Jahres verstieg sich Ritz zu der Behauptung, die „neue Technologie“ sei eine „Chance, den weltweiten Herausforderungen der Klimakatastrophe und der Agrarüberschüsse zu begegnen“.

Derartige Vorstellungen seien „extrem utopisch“, warnt unterdes Hans Meyer zu Drewer, Experte für Bio-Rohstoffe im sonst durchaus bauernfreundlichen Bonner Landwirtschaftsministerium. Selbst bei guten Erträgen bringt ein Hektar Rapsfeld nur etwa 1200 Liter Öl. Wollte man nur den bundesdeutschen Dieselverbrauch von 16 Millionen Tonnen jährlich durch Rapsöl ersetzen, müßte mithin eine Fläche von rund 15 Millionen Hektar mit der sonst nur zu Futterzwecken dienenden Ölsaart bepflanzt werden. Das aber wäre ein Drittel mehr als die gesamte landwirtschaftliche Nutzfläche der Bundesrepublik.

„Schon aus Gründen der Agrarbiologie und der Fruchtfolge“ (Meyer zu Drewer) könnten Westdeutschlands Land-



Erfinder Elsbett, Showmaster Elstner*: „Einstieg ins postfossile Zeitalter“?

wirte die in grellem Gelb blühenden Rapsfelder jedoch maximal auf eine Million Hektar ausdehnen. Der Ertrag würde eben ausreichen, die landwirtschaftliche Traktorenflotte mit Brennstoff zu versorgen. Gerade für die Landwirte aber, so Meyer zu Drewer, „ist da wirtschaftlich nichts drin“. Denn sie erhalten ihr Dieselöl zum ermäßigten Steuersatz, Rapsöl aus der eigenen Ölmühle können sie zu einem fast viermal so hohen Preis losschlagen.

Wirkliche Vorteile für den Einstieg ins „postfossile Zeitalter“ versprechen die Elsbetts deshalb lieber den „armen Ländern der Dritten Welt“, die weniger Erdöl kaufen und mithin weniger Devisen aufwenden müßten, wenn sie zu den neuen Motoren übergängen.

Doch auch diese Rechnung geht nicht auf. Das bewies die brasilianische Regierung mit ihrem einst gerühmten „Proalcool“-Programm zur Erzeugung von Bio-Sprit aus Zuckerrohr. Seit Mitte der siebziger Jahre investierten die Brasilianer Milliarden, um die heimische Pkw-Flotte auf den Betrieb mit Bio-Äthanol umzustellen. Mit hohen Subventionen förderten sie die Ausweitung des Zuckerrohranbaus auf mehrere Millionen Hektar und die Verarbeitung der Ernte zu Industrie-Schnaps. Bis Mitte der achtziger Jahre stieg die Zahl der alkoholgetriebenen Autos in Brasilien auf fast 13 Millionen.

Doch angesichts der nach wie vor niedrigen Preise für Rohöl und Benzin blieb das brasilianische Mammut-Projekt eine von in- und ausländischen Ökonomen vielfach kritisierte Fehlinvestition: Das Land sparte zwar zeitweilig 300 Millio-

nen Dollar für Benzin-Importe, der statt dessen verbrauchte Zucker aber hätte auf dem Weltmarkt die dreifache Summe eingebracht. Zugleich erzeugten die Rückstände aus den Verarbeitungsbetrieben eine nie dagewesene Verschmutzung der Gewässer und Böden.

Noch schwerer wiegt, daß fruchtbare Anbauflächen blockiert und entsprechend weniger Nahrungsmittel für die Bevölkerung produziert wurden. Jeder alkoholgetriebene Kleinwagen mit einer jährlichen Kilometerleistung von 11 000 Kilometern benötigt eine Fläche, von der sich 16 Kleinbauern-Familien ernähren könnten. Das „Proalcool“-Programm verschärfte so die schleichende Hungerkatastrophe in Brasiliens Städten. Brasiliens Politiker und Autobauer versuchen nun, die Zahl der Benzin-Mobile wieder zu erhöhen.

Müßte gar ein Dieselöl-Ersatz auf den Feldern wachsen, so wäre die Bilanz, wie Experten vermuten, wahrscheinlich noch schlechter, denn Ölpflanzen können bei weitem nicht so viel Sonnenenergie binden wie Zuckerrohr.

In solch komplizierte Zusammenhänge mochten sich „Nase“-Elstner und sein Schützling jedoch gar nicht erst vertiefen. Fasziniert zeigt sich der Showmaster dagegen von der Möglichkeit, demnächst vielleicht „mit Salatöl im Restaurant tanken“ zu können; auch die Verheißung, daß bald schon „jeder Frittenbuden-Besitzer mit seinem alten Fritten-Öl fahren“ könne, hatte es ihm angetan.

Doch nicht einmal diesen schönen Traum ließen ihm die Kritiker durchgehen. Der Treibstoff aus sämtlichen westdeutschen Imbißbuden, spottete die „Süddeutsche Zeitung“, „würde beim Kfz-Bestand der Bundesrepublik etwa zehn Sekunden reichen“.

* Mit dem rapsölgetriebenen Testwagen am vorletzten Samstag in der ZDF-Fernsehshow „Nase vorn“.