Kommentar

Alexandra Riegler

Grüne Welle

Begehbare Kühlschränke haben so ihren Reiz, mit oder ohne Internet-Anschluss. Spucken sie an der Außenseite Eiswürfel und gekühltes Wasser aus, weiß der Benutzer plötzlich nicht mehr, wie er bisher ohne sie leben konnte. Ähnliche Begeisterung lösen Getränkehalter mit großen Autos rundherum aus. Die Fahrzeuge schaltet man nur ab, wenn diese zum Nachtschlaf geparkt sind, sonst tuckert der Motor, damit die Softdrinks kalt bleiben, etwa auch, wenn man kurz im Imbisslokal verschwindet.

All das soll jetzt aber anders werden, weil sich Amerika anschickt, grün zu werden. Im Fernsehen haben Kühlschränke seither Energiesparknöpfe, und Passivenergiehäuser werden nicht nur in Kalifornien gebaut, das nicht zuletzt aufgrund seiner Dichte an Hybrid-Autos der Marke Toyota Prius ohnehin ein anderes Land darstellen dürfte. Wer weiß, vielleicht ist auch Mülltrennung nur noch ein paar Monate davon entfernt, amerikanischer Volkssport zu werden.

Weil sich die globale Erwärmung indes auch von den Republikanern nicht mehr leugnen lässt, beginnt man sich dem Thema neuerdings zu stellen. Nicht ohne den Eindruck zu vermitteln, dass diese Erkenntnisse brandneu und nicht schon seit Dekaden von Klimaforschern weltweit angesprochen wurden – eine Strategie, die nie schadet, wenn Pioniergeist versprüht werden soll. Und das gelingt bekanntlich gut: Man besinnt sich eines Ziels und strengt sich zu einem ordentlichen Hauruck an. Trotz allen Potenzials scheint eines mehr als ungewiss: ob sich die US-Autoindustrie mehr Ökologie abtrotzen wird als unbedingt notwendig und zu nennenswerteren Innovationen fähig sein wird als zur Verwandlung von riesigen benzinfressenden Geländeautos in riesige, etwas weniger benzinfressende Modelle. Und auch diese Askese lässt sich wohl mit zwei weiteren Getränkehaltern wettmachen.

Christine Wahlmüller

Durstig bis zum Umfallen

Sie haben alles – vom Baby-Alter angefangen. Die Kinder von heute leben im Überfluss. Sie haben mehr als genug an Kleidung, Essen und Spielzeug. Sie bekommen beinahe alles, was sie sich wünschen. Nur die Zeit der Eltern für sie ist rar. Sie sind bereits ab dem Baby-Alter mehr oder weniger sich selbst und ihren (fremden) Erziehern überlassen – ob Tagesmutter, Leihoma oder Kindergartentante, ob Lehrerin oder Hortaufsicht. Viele fühlen sich von der Schule gestresst, überfordert.

Vielleicht mit ein Grund dafür, warum Alkohol, verbunden mit Saufgelagen bis hin zum „Koma-Saufen“, für die Jugendlichen so verlockend ist. Nur so gelingt es offenbar, dem eher trüben Alltag zu entrinnen. Erschreckend ist, dass die „Opfer“ des Koma-Saufens mit zwölf, 13 oder 14 Jahren noch sehr jung sind. Auffallend oft sind es Mädchen, die sich bis zur Alkoholvergiftung „niederkübeln“. Für die Rettung sind die Koma-Teenies leider Alltag – immer öfter landen Jugendliche nach Alkoholexzessen im Krankenhaus. Aber warum machen die Jugendlichen das? Ist es wirklich so lustig, sich jedes Wochenende bis zur Bewusstlosigkeit volllaufen zu lassen? Mit Spaß und Wetttrinken hat das wohl nichts zu tun. Vermutlich eher mit der Tristesse des eigenen Lebens, der mangelnden Perspektive und dem „Mir ist so fad“-Syndrom. Also probiert man es halt mit süßen, verlockenden Alkopops, aber auch mit Bier und Härterem, wenn auch nur verdünnt. Wenn es alle machen, kann es ja nicht so schlimm sein. Doch, das ist es. Noch schlimmer ist, dass Alkohol in der Gesellschaft nach wie vor verharmlost wird. Teenager kaufen Alkohol im Supermarkt. Gastwirte finden nichts dabei, Alkohol an Jugendliche auszuschenken. Verkehrte Welt, mehr Verantwortung bitte!

Flüssiges Gold

Autofahrerschröpfen ist keine Erfindung von Rot-Schwarz, das konnte auch Schwarz-Blau-Orange. Den Melkkühen der Nation weismachen zu wollen, damit den „Tanktourismus“ zu stoppen, passt auf keine Kuhhaut.

Lydia Ninz

Ab 1. Juli wird in Österreich die Steuer auf Diesel um sechs Cent und auf Benzin um 3,6 Cent erhöht. Bei Diesel hat Österreich damit die sechsthöchste Besteuerung innerhalb der 25 EU-Staaten. So eine saftige Erhöhung hat es in Österreich noch nie gegeben. Umweltminister Josef Pröll hat diesen Preissprung immer wieder damit begründet, auf diese Weise den sogenannten „Tanktourismus“ einbremsen zu wollen.

Eine solche Argumentation ist ein Angriff auf den Hausverstand. Denn erstens ist der „Tanktourismus“ kein echter Tourismus. Von Tourismus müsste man sprechen, wenn viele ausländische Autofahrer extra nach Österreich fahren würden, um hier zu tanken. In Wirklichkeit fahren die wenigsten extra zum Tanken in unsere Alpenrepublik, sieht man von dem kleinen „Grenzverkehr“ aus Deutschland und Italien ab. Der Großteil des „Tanktourismus“ ist vielmehr ein Tankexport. Man tankt voll, bevor man Österreich verlässt. Das machen Inländer wie Ausländer.

Ganz wichtig dabei: Hier werden keine Extra-Kilometer abgespult und die Luft nicht extra noch verschmutzt. Tanken würde man sowieso, halt anderswo und nicht in Österreich. Übrigens: Zwei Drittel dieses Tankexportes entfallen auf Lkw, die bis zu 1200 Liter Diesel in ihren Tanks mitnehmen können!

Zweitens ist dieser „Tankexport“ ein Geschäft für Österreich. Das Umweltministerium hat in einer Studie festgestellt, dass 30 Prozent der hierzulande getankten Treibstoffmengen im Ausland verfahren werden. Entsprechend viel Steuergeld wird so in Österreichs Staatssäckel gespült, allein an Mineralölsteuer sind es Mehreinnahmen von 700 bis 900 Mio. Euro pro Jahr. Dazu kommt noch die Mehrwertsteuer von 20 Prozent.

Das Super-Geschäft

Begonnen hat es schon 1999. Der Tankexport ist ein Super-Geschäft, flüssiges Gold. Tendenz: steigend. Das Problem dabei: Die Treibhausgase, allen voran CO_2, die durch die exportierten Treibstoffmengen entstehen, werden jenem Land zugerechnet, in dem die Treibstoffe gekauft wurden, und nicht dem Land, in dem der Sprit verfahren wird. Das wurde im Kioto-Protokoll so festgelegt.

Wenn nun aber der Tankexport gleich 30 Prozent ausmacht, kommt es zu einer gewaltigen Verzerrung der Schadstoffbilanz. Statt 16 Mio. Tonnen CO_2 zeigt Österreichs CO_2-Bilanz aus dem Verkehr 24 Mio. Tonnen CO_2 an, um acht Mio. Tonnen mehr. Anders gesagt: Unsere CO_2-Bilanz wird durch den Tankexport künstlich verschlechtert. Unsere Luft ist in Wirklichkeit besser als auf dem Papier. Auch der dramatische Anstieg der CO_2-Schadstoffe im Verkehr ist zur Gänze durch die gestiegenen Tankexporte zu erklären. Im Inland geht die CO_2-Belastung durch den Verkehr seit dem Vorjahr sogar leicht zurück (minus 2,5 Prozent).

Drittens: Der Tankexport wäre noch immer ein Geschäft, wenn man die Österreich künstlich zugeschanzten acht Mio. Tonnen CO_2 durch den Kauf von CO_2-Zertifikaten freikaufen müsste. Das würde derzeit 300 Mio. Euro kosten. Unterm Strich würde noch immer ein sattes Plus von 600 Mio. Euro bleiben.

Viertens: Die Regierung denkt nicht im Traum daran, den Tankexport abzuwürgen. Ganz im Gegenteil: Finanzminister Molterer rechnet in seinen Budgets fix damit, dass diese üppige Geldquelle kräftig weitersprudelt.

Doch warum zum Teufel sollen wieder einmal die Kleinverdiener und Pendler im Inland draufzahlen, nur weil sich immer mehr Lkw immer öfter bei uns mit Sprit eindecken?

Die Autorin ist Pressesprecherin beim Automobilclub Arbö. Sie ware lange Jahre Wirtschaftsjournalistin bei der Zeitung „Der Standard“ in Wien.

www.arboe.at

Karikatur der Woche

Zeichnung: Kilian Kada