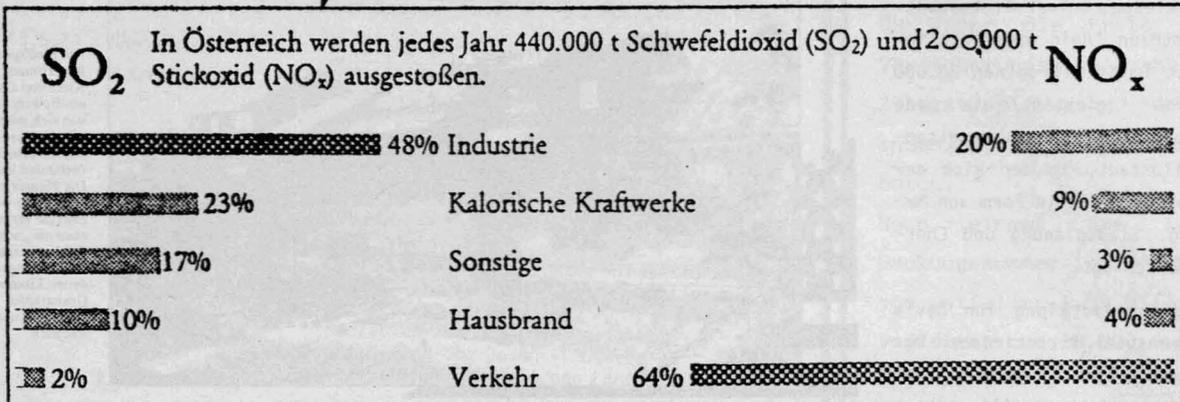


Die Verursacher

x)



Aus: Die Umweltsituation in Österreich, Teil 1: LUFT; Bundesinstitut für Gesundheitswesen, Wien 1981.

Was kann dagegen getan werden?

Damit die Schadstoffe nicht in die Umwelt gelangen, ist es am besten, sie erst gar nicht entstehen zu lassen. Da 95 % des SO₂ in Österreich aus der Verfeuerung von fossilen Brennstoffen und lediglich 5 % aus chemischen Prozessen stammen (BUNDESINSTITUT FÜR GESUNDHEITSWESEN 1981, S. 15), ist zweifellos das **Energiesparen** die effektivste Gegenmaßnahme.

Weiters gibt es verschiedene **technische Maßnahmen** zur Verringerung SO₂ und NO_x-Emissionen.

— Energie sinnvoll einsetzen — Keine Wegwerf- und Verschleißprodukte

Unsere Marktwirtschaft ist auf ständig steigenden Absatz von Gütern angewiesen. Bei einer ständig steigenden Produktion und einer gleichzeitigen Sättigung der Märkte werden verschiedene Marktstrategien eingesetzt, um den Konsum anzukurbeln. Dazu zählen die Herstellung von Verschleiß- und Wegwerfprodukten wie auch Modetrends.

Anstatt wirkliche Qualitätsprodukte herzustellen wird Produktveralterung ins Kalkül gezogen — Waren werden weniger widerstandsfähig gebaut, als dies möglich wäre, Scheinverbesserungen werden auf den Markt gebracht, mit neuem Styling wird geblufft, Reparaturfeindlichkeit garantiert ebenfalls einen ständigen Absatz. (TECHNOLOGIE UND POLITIK 1975).

Anstatt mit Rohstoffen und Energie so sparsam wie möglich umzugehen, wird z. B. das äußerst energieintensive Aluminium für Wegwerfdosen verwendet. (Ziel der Ranshofen Berdorf AG: 300 Mio. Getränkedosen mehr als 1982).

Energiesparen durch öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad.

In Österreich wird etwa ein Viertel der Energie für den Verkehr aufgewendet, ein Großteil davon für den Individualverkehr (PKW, LKW). Der Wirkungsgrad ist im Verkehrssektor sehr gering: beim Ottomotor unter 15 %, beim Dieselmotor unter 20 %, beim Flugzeug sogar nur bei 12 %. (RUSKE/TEUFEL 1980, S. 22-27). Durch Verbesserung der Motoren können Einsparungen erzielt werden. Vorrangig müssen aber Weichen für eine Umschichtung des Verkehrs gestellt werden, nämlich vom PKW auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrrad, vom LKW auf die Schiene (vgl. BUSSE: Die Auto-Dämmerung 1980). Wer beispielsweise in Salzburg mit dem Obus fährt, benötigt im Durchschnitt nur 1/10 der Energie, die er für diese Strecke mit dem PKW brauchen würde. Auch der Gütertransport auf der Schiene ist im Energieverbrauch weit überlegen. Der Schienentransport kommt im Durchschnitt mit 1/5 der Energie aus, die beim LKW-Transport verbraucht wird (vgl. »alternative Nr. 5«).

— Verbesserung der Wärmedämmung von Gebäuden

Rund 80 % der im Haushalt eingesetzten Energie dient Heizungszwecken. Wieviel Heizenergie man durch bessere Isolation des Hauses einsparen kann, zeigt zum Beispiel das Sonnenhaus in Aachen (Versuchshaus des Bundesforschungsministeriums), bei dem durch geeignete Isolierungsmaßnahmen ca. zwei Drittel (!) des gesamten Energieverbrauchs eingespart werden konnten (RUSKE/TEUFEL 1980, S. 15). Welches Potential in der Wärmedämmung steckt, zeigt ein Beispiel aus Deutschland: »Hätte man lediglich während der Jahrzehnte der Kernenergieentwicklung in der Bundesrepublik für die Wärmedämmung von Neubauten durch Auflagen entsprechend heutigen schwedischen Standards gesorgt, so würden heute etwa 15 % weniger Energie verbraucht, das Fünffache dessen, was Kernkraftwerke heute liefern« (TRAUBE 1979).

Eine verstärkte Isolierung von Gebäuden würde überdies die Schaffung sehr vieler Arbeitsplätze bedeuten.

Karl Reiter