

Grundlage für die Ermittlung der Daten waren die Rechnungsabschlüsse bzw. Vorabschlüsse der Gemeinden über 20.000 Einwohner. Für die Gemeinden unter 20.000 Einwohnern mußten die Daten auf Basis der Pro-Kopf-Umweltschutzaufwendungen der Gemeinden über 20.000 Einwohner Lärm unter Berücksichtigung des gesamt-österreichischen Entsorgungsgrades errechnet werden.

Umweltschutzinduzierte Investitionen und laufende Betriebskosten der öffentlichen Hand im Jahr 1979

	Abwasser	Abfall	Lärm
Investitionen	4.676'6 Mio. S	500'7 Mio. S	24 Mio. S
laufende Betriebskosten	630'5 Mio. S	1.731'4 Mio. S	—

Diese etwa insgesamt 7'5 Milliarden Schilling erfassen nur einen Teil der tatsächlich umweltrelevanten Aufwendungen. Seit 1979 haben Bund, Länder und Gemeinden ihre Ausgaben für den Umweltschutz erhöht.

Da eine eindeutige Zuordnung der Ausgabenkosten zur Kategorie Umweltschutz aber nur schwer möglich ist (wie z. B. bei einer Verbesserung der Grünversorgung von Ballungsgebieten), können die angegebenen Aufwendungen nur ein unvollständiges Bild der tatsächlichen Aufgaben geben. Nicht berücksichtigt wurden auch Aufwendungen der Gebietskörperschaften zur Verringerung der von ihnen selbst verursachten Umweltbeeinträchtigungen. Hierzu wären beispielhaft Aufwendungen für die Installierung der Fernwärmeversorgung, die Sanierung von Stadtwerken, Bezug von schwefelarmem Heizöl, zu zählen.

11. Umweltorientierte Strukturpolitik und Infrastrukturmaßnahmen

Umweltpolitik kann auf mehreren Ebenen ansetzen. Umweltbelastende Technologien können so verändert und verbessert werden, daß die Emissionen je Emittent reduziert werden. Beispielsweise durch den Bau von Entschwefelungs- und Entstaubungsanlagen, durch den Bau von Kläranlagen oder durch den Einsatz von Katalysatoren bei Kraftfahrzeugen.

Die Emissionen werden aber nicht nur durch das Emissionsverhal-

ten bestimmter Technologien bestimmt, sondern auch von der Struktur der Emittenten. Es bietet sich daher auch die Möglichkeit an, die Gesamtemissionen durch eine Veränderung der Struktur der Emittenten zu reduzieren. Es haben aber auch oft Strukturänderungen ohne umweltpolitische Einflußnahme Auswirkungen auf die Gesamtemissionen einer Volkswirtschaft. So kann etwa die Verlagerung der Grundstoffproduktion in andere Länder und Regionen eine Reduktion der Emissionen in den Industriestaaten zur Folge haben. Hier handelt es sich jedoch nicht um eine Reduzierung, sondern um eine Verlagerung der Emissionen, die in einem späteren Entwicklungsstadium in diesen Ländern zu ähnlichen Problemen führen kann wie jetzt schon in den Industrieländern. Es kann aber dadurch zu einer Entlastung — nicht aber Lösung — der gesamten Immissionssituation kommen, wenn die Selbstreinigungsmöglichkeiten von Umweltschäden in gewissen Regionen an Grenzen gestoßen sind.

Strukturänderungen können einerseits bewußt unter umweltpolitischen Gesichtspunkten angestrebt werden. Andererseits werden in Zukunft Strukturänderungen, die auf Grund anderer gesellschaftspolitischer Kriterien vorgenommen werden, auch unter dem Gesichtspunkt der umweltpolitischen Auswirkungen zu sehen und zu bewerten sein. Wer immer strukturpolitische Entscheidungen trifft, wird den Umweltschutz stärker zu beachten haben.

Infrastrukturmaßnahmen können Umweltentlastungen erreichen, die unter Umständen allein durch technische Maßnahmen der Emissionsreduktion nicht erreichbar sind.

Es gibt eine Vielzahl von Politikbereichen, in denen Strukturveränderungen die Umwelt positiv beeinflussen. Für die Energiepolitik wären beispielsweise der Einsatz von Fernwärme oder der sparsame Umgang mit Energie zu nennen (siehe die Ausführungen im Kapitel III.5. „Energie und Verkehr“). Im Bereich des Verkehrssektors hat eine Zunahme des öffentlichen (insbesondere schienengebundenen) Verkehrs geringeren Energieverbrauch und Umweltbelastung zur Folge als eine Forcierung des individuellen Straßenverkehrs. Entlastungseffekte sind auch durch die Verlagerung zu anderen, immateriellen Formen der Kommunikation (Telekommunikation) zu erwarten. Und auch im Verkehrsbereich gilt, ähnlich wie für die Energie: das Nichtvorhandensein von Verkehrsaktivitäten belastet die Umwelt gar nicht. Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der einen Seite, städteplanerische Maßnahmen auf der anderen Seite (etwa die Verhinderung von „erzwungener Mobilität“) sind Beispiele dafür.