

Er erzeugt Lärm durch Mundwerk und Handwerk, durch Arbeit und Feier, durch Politik und Technik; er ist das Einfallstor, durch das höllischer Lärm auf unseren Planeten hereinbricht.

Stille war von jeher die Ausnahme. Der Einsiedler im Wald, der einem Schweigegelübde obliegende Mönch, der meditierende Weise, der abgeschieden schaffende Künstler – all dies ist unalltäglich, wider alle Wahrscheinlichkeit, fast möchte man sagen: widernatürlich, in der Evolution des Menschen gar nicht vorgesehen. Stille, Kultur der Stille ist eine den stärksten Instinkten abgerungene Leistung, die stets elitären Geruch hat. Sie gilt von jeher als der bevorzugte Ort des Heiligen. Man spricht nicht umsonst von

heiliger Stille und heiligem Schweigen. Der Dichter Wordsworth sagt: „Die heilige Zeit ist still wie eine Nonne und atemlos vor Anbetung.“

Stille als Gegensatz von Lärm ist eine asketische Errungenschaft erster Ordnung, die nur selten und mühsam gelingt. Es bedarf schon der Größe eines Goethe, um von sich sagen zu können: „Das Beste ist die tiefe Stille, in der ich gegen die Welt lebe und wachse und gewinne, was sie mir mit Feuer und Schwert nicht nehmen können.“ Nicht umsonst haben Mystiker und Heilige aller Zeiten – also seltene Ausnahmemenschen – die Stille als etwas Göttliches empfunden.

Von Gerd Klaus KALTENBRUNNER
(*Die Welt*, 16. Juli 1977)

Zweiter Sparvorschlag vom Energiesparbeirat

VERKEHR

1. Kurzfristige mögliche Maßnahmen (innerhalb eines Zeitraumes bis zu drei Jahren):

1.1. Verstärkte Überwachung der bestehenden Verkehrsvorschriften, insbesondere im Hinblick auf allgemeine und zeitlich begrenzte Park- und Halteverbote.

Begründung: Durch unzulässig abgestellte Fahrzeuge wird der fließende Verkehr in hohem Maße behindert. Die Erzielung eines flüssigen Verkehrsablaufes erscheint aber von höchster Bedeutung, da gegenüber dem fließenden Verkehr der Kraftstoffverbrauch bei stockendem Verkehr außerordentlich stark zunimmt. Zum Beispiel gilt für einen Mittelklasse-Pkw:

Konst. mittlere Geschwindigkeit 50 km/h		Verbrauch 6,0 l/100 km (100 %)
Mittl. europäischer Stadtverkehr (Europatest-Fahrprogramm) max. Geschwindigkeit 50 km/h Mittl. Geschwindigkeit	19 km/h	12,4 l/100 km (+ 107 %)
stark stockender Verkehr mittl. Geschwindigkeit	6,3 km/h	23,3 l/100 km (+ 290 %)
sehr stark stockender Verkehr, mittl. Geschwindigkeit	3,5 km/h	36,0 l/100 km (+ 500 %)

Die völlige Verflüssigung des Verkehrs ist natürlich nicht möglich. Jedoch würde die Vermeidung stark stockenden Verkehrs bereits eine Verbrauchssenkung auf die Hälfte bewirken. Stockender Verkehr muß auf jeden Fall verhindert werden.

1.2. Verbesserte Einregulierung der Fahrzeuge, insbesondere bezüglich Vergaser und Zündung bzw. Einspritzpumpe. Wahl des richtigen Reifenluftdrucks.

Begründung: Durch korrekte Einstellung z. B. von Zündung und Vergaser auf die vorgeschriebenen Werte sind Verbrauchersparnisse gegenüber schlecht eingestellten Fahrzeugen im allgemeinen bis ca. 10 Prozent möglich.

Wenn man davon ausgeht, daß bei 20 Prozent der Fahrzeuge die Einstellung verbesserungsbedürftig ist und daß durch verbesserte Einstellung im Mittel 5 Prozent Kraftstoff erspart werden kann, so ergibt sich eine Gesamtersparnis von ca. 1 Prozent des Kraftstoffverbrauches.

1.3. Aufklärungskampagnen aller Art bezüglich sinnvollen Fahrverhaltens und wirtschaftlichen Einsatzes von Individualfahrzeugen. Dies gilt sowohl für den Pkw als für den Leicht- und Schwer-Lkw-Verkehr.

Einführung von Werbewochen zur verbesserten Einstellung (Pkt. 1.2.). mit Unterstützung durch Werkstätten, Behörden, Verbände, Sparkassen, Rundfunk und Fernsehen. Insbesondere Zurverfügungstellung weiterer Sendezeit im Fernsehen für diesen Zweck. Appell an Industrie und Transportgewerbe, den Güterverkehr nicht nur kostenbewußt, sondern auch energiebewußt durchzuführen. Gezielte Werbung für die möglichst weitgehende Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Energieersparnis.

Begründung: Beispielsweise gilt hinsichtlich sinnvollen Fahrverhaltens bei Personenkraftwagen:

Durch Vermeidung von unnötigem Beschleunigen, von starkem Hochziehen in den Gängen, von Spielen mit dem Gaspedal usw. erscheinen Verbrauchersparnisse von ca. 10 Prozent möglich. Wenn es gelingt, 20 Prozent aller Fahrer zu einer Ersparnis von im Mittel 5 Prozent zu bewegen, ergibt dies eine Gesamtkraftstoffersparnis von ca. 1 Prozent.

1.4. Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs, insbesondere vermehrte Einführung von „Grünen Wellen“, die entsprechend dem Verkehrsaufkommen gesteuert werden.

Begründung: Gegenüber dem fließenden Verkehr steigt der Verbrauch bei stockendem Verkehr außerordentlich stark an. Einzelheiten siehe Begründung zu Pkt. 1.1.

1.5. Verstärkte Einführung der gleitenden Arbeitszeit, des gestaffelten Schulbeginnes, des gestaffelten Ferienbeginnes und flexiblere Gestaltung der Geschäftsöffnungszeiten.

Begründung: Bessere Ausnutzung der vorhandenen Kapazität an Verkehrsmitteln und Straßen, dadurch Verflüssigung des Verkehrs, siehe Punkt 1.1.

1.6. Überprüfung der erforderlichen Breite von Bürgersteigen im Hinblick auf die Benutzungsfrequenz mit dem Ziel, gegebenenfalls zusätzlichen Parkraum (eventuell auch durch die Möglichkeit des Schrägparkens) zu gewinnen.

Begründung: Verflüssigung des Verkehrs, da dann die Einhaltung der Park- und Haltevorschriften erleichtert wird. Siehe Pkt. 1.1.

2. Mittelfristige Maßnahmen (innerhalb eines Zeitraumes von 3 bis 6 Jahren):

2.1. Verbesserung des Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel. Ergänzung der Straßenbahn- und Busfrequenzen, vermehrte Einrichtung von Buslinien. Dazu ist jedoch in gewissen Stadtbereichen gleichzeitig die Einrichtung von speziellen Spuren für den öffentlichen Verkehr (gegebenenfalls nur für gewisse Tageszeiten) und das Freimachen von Verkehrsflächen vom parkenden Verkehr erforderlich, um ein Steckenbleiben der öffentlichen Verkehrsmittel zu vermeiden.

Wünschenswert ist die Einrichtung selbständiger Fahrspuren (straßenunabhängig) für den öffentlichen Verkehr.

Unbedingt erforderlich ist hohe Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel in bezug auf Sitzplatzangebot, Fahrzeit, Fahrplan, Einhaltung der Fahrpläne usw.

Begründung: Öffentliche Verkehrsmittel haben einen wesentlich verringerten Energiebedarf gegenüber Personenkraftwagen. Da eine mittelfristige starke Ausweitung des Straßenbahnnetzes kaum möglich erscheint, wird die Erhöhung der Kapazität öffentlicher Verkehrsmittel hauptsächlich durch den vermehrten Einsatz von Bussen erwartet. Ein Bus benötigt gegen-

über einem Pkw knapp 30 Prozent der Energie pro Personenkilometer (Bus 2,6, Pkw im Nahverkehr 9,2 SKE/100 Pkm).

Wenn es gelänge, 10 Prozent der gesamten Pkw-Verkehrsleistungen auf Busse umzulenken, erscheint eine Ersparnis von größenordnungsmäßig 5 Prozent des Benzinverbrauches von Pkw möglich, unter der Voraussetzung, daß 80 Prozent des Pkw-Verkehrs in der Stadt, 20 Prozent auf Überlandfahrten stattfindet. Da knapp 50 Prozent aller Pkw-Fahrten Fahrten zwischen Arbeitsplatz und Wohnung sind, müßten, falls man diesen Effekt ausschließlich in diesem Bereich erzielen wollte, dort 20 Prozent aller Fahrten auf öffentliche Verkehrsmittel umgelenkt werden.

2.2. Verstärkter Bau von wichtigen städtischen Kreuzungen in verschiedenen Ebenen zur Verflüssigung des Verkehrs.

Begründung: Siehe Punkt 1.1.

2.3. Verstärkte Schaffung von Abstellplätzen. Dies sowohl am Rande des eigentlichen Stadtkernes (vorzugsweise Garagen), als auch an wichtigen Aufnahmestellen öffentlicher Verkehrsmittel (Garagen- oder Parkplätze), als auch in Wohngebieten (Parkplätze).

Begründung: Verflüssigung des Verkehrs, siehe Pkt. 1.1., durch Parkplätze an wichtigen Aufnahmestellen öffentlicher Verkehrsmittel Anreiz zur verstärkten Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

2.4. Stärkere Förderung der Verwendung von Diesel-Personenwagen und Diesel-Leichtlastwagen.

Begründung: Wenn man Fahrzeuge gleicher Bauart, mit Diesel- und Ottomotoren ausgerüstet, vergleicht, so verbrauchen Dieselfahrzeuge durchschnittlich 20 Prozent weniger Kraftstoff als Fahrzeuge mit Benzinmotoren (im allgemeinen Verkehr). Allerdings liegt die Motorleistung bei den Dieselfahrzeugen niedriger. Im spezifischen Verbrauch g/PSH liegen Dieselmotoren mindestens 10 Prozent verbrauchsgünstiger als Ottomotoren. Dieselfahrzeuge sind allerdings in der Anschaffung etwas teurer.

2.5. Verstärkte Förderung der Bemühungen in Forschung und Entwicklung zur Energieersparnis auf dem Gebiet des Straßenverkehrs.

2.6. Förderung der zeitweiligen Außerbetriebsetzung von Kraftfahrzeugen.

3. Hinweis: betreffend den Einfluß der Geschwindigkeit auf den Kraftstoffverbrauch:

Mit steigender Geschwindigkeit steigt von einem Minimalwert des Verbrauches bei 40 bis 50 km/h der Kraftstoffverbrauch an. Zum Beispiel hat ein Fahrzeug, wenn es jeweils konstant fährt, bei 60 km/h einen Kraftstoffverbrauch von 100 Prozent (5,5 l/100 km), bei 80 km/h: 111 Prozent, bei 100 km/h 131 Prozent, bei 130 km/h 175 Prozent und bei 160 km/h 237 Prozent.

Eine eventuelle Verbrauchersparnis richtet sich nach der Höhe des *Tempolimits* und nach dem Prozentsatz der betroffenen Fahrzeuge. Generell gesehen, erscheint eine wesentliche Energieersparnis durch die zurzeit in Österreich geltenden außerordentlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen (130–100 km/h) nicht möglich, da nur ein sehr kleiner Teil der Fahrleistungen auf den Straßen erbracht wird, die höhere Geschwindigkeiten zulassen.

„Die sich zum Verkehrssystem in einem bestimmten Raum zusammenfügenden Verkehrsbeziehungen wirken auf Staats- und Rechtsordnung im ganzen zurück.“

H. R. Klecatsky

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1977

Band/Volume: [1977_5-6](#)

Autor(en)/Author(s): Anonym

Artikel/Article: [Zweiter Sparvorschlag vom Energiesparbeirat. 150-152](#)