

Vorwort

Der Konsum von Produkten und Dienstleistungen steigt weltweit dramatisch. In diesen Gütern stecken Unmengen an Ressourcen, klimaschädlichen Emissionen und nicht zuletzt Kilometer an Transportwegen. Für die Herstellung eines einzigen Autos mit ein-einhalb Tonnen Masse – inklusive Wasser – werden beispielsweise siebenzig Tonnen Ressourcen benötigt. In einem Kleidungsstück, das in der weltweiten Arbeitsteiligkeit produziert wird, stecken bis zu 19.000 Kilometer Transportwege, was der Hälfte des Erdumfangs entspricht.

Wie es anders gehen könnte, lässt sich am Beispiel Waschmaschine leicht erläutern. Waschmaschinen entwickeln sich technisch kaum noch weiter. Hält das Gerät 20 Jahre, statt wie derzeit durchschnittlich 10 Jahre, halbiert sich der Ressourcenverbrauch bei der Produktion. Es fallen unzählige Transportkilometer weg, von der Herstellung über den Vertrieb bis hin zur Entsorgung alter Geräte. Und letztlich waschen wir ja nicht rund um die Uhr unsere Wäsche, sondern nur wenige Stunden pro Woche. Das heißt, das gleiche Gerät könnte von mehreren benutzt werden, wodurch sich die Anzahl der erforderlichen Geräte vermindert. Die gemeinschaftliche Waschküche ist somit Teil der Share Economy.

Nützen statt besitzen ist ein Trend, der bei knapper werdenden Ressourcen, seien es Rohstoffe, Raum, atembare Luft, Geld oder ganz einfach Zeit, unaufhaltsam ist. In der Share Economy multiplizieren sich die Nutzen. Durch Teilen beispielsweise eines Autos mit anderen werden einerseits sehr viele Ressourcen und wird auch Geld gespart, da es dann insgesamt weniger Autos braucht. Die Beteiligten ersparen sich zudem die Zeit, die sie brauchen würden, um das Geld für ein eigenes Auto zu verdienen.

Ein, wenn auch unbewegliches, zu teilendes Gut ist auch der Straßenraum. So erspart jede Begegnungszone den Kommunen Unsummen, da gemeinschaftlich genutzte Flächen billiger sind als die aufwändige Herstellung und Absicherung von Trennungen wie Gehsteigen, Fahrbahnen, Radwegen und vielem mehr.

Die VCÖ-Publikation „Weniger Verkehr durch nachhaltigen Konsum“ veranschaulicht durch zahlreiche Beispiele, vom Konsum regional erzeugter Lebensmittel über den Kauf langlebiger Produkte oder eine CO₂-arme Citylogistik bis hin zu Mülltransporten, wo es Möglichkeiten gibt, Transportkilometer, klimaschädliche Emissionen und Ressourcenverbrauch zu reduzieren.



Dr. Willi Nowak
VCÖ-Geschäftsführung

Inhaltsverzeichnis

Auswirkungen des Konsumverhaltens auf den Verkehr	11
Die Lebensmittelwahl beeinflusst die Verkehrsentwicklung	15
Gütesiegel und Transport	20
Der erste Weg der Nahrungsmittel	22
Bedeutung des Einkaufswegs für den ökologischen Fußabdruck	25
Müll und weggeworfene Kilometer	28
Langlebigkeit von Elektro- und Elektronik-Geräten	32
Landwirtschaftliche Produkte und ihre Transporte	34
Fleischkonsum und Transport	37
Share Economy im Aufwind	39
CO ₂ -arme Stadtlogistik und Lieferdienste in der Stadt	40
Literatur, Quellen, Anmerkungen	44
VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft	48