



II-4008 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/46-4-91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Keppelmüller und Genossen vom 2. Oktober 1991,
Zl. 1642/J-NR/1991 "Umsetzung des umwelt-
politischen Teils des Arbeitsübereinkommens"

1671 IAB

1991 -12- 03

zu 1642 JJ

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

"Welche Maßnahmen haben Sie gesetzt, um den Punkt des Arbeitsübereinkommens "Einführung ökologischer Indikatoren in die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung" zu erfüllen?"

Ich verweise auf die Beantwortung der Anfrage Nr. 1632/J durch den Herrn Bundeskanzler.

Ergänzend dazu darf ich noch ausführen, daß für die Überlegungen ökologische Indikatoren in die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung einzuführen für den Verkehrsbereich das Kriterium 1 in den "Leitlinien zur Verkehrspolitik", maßgebend war. Dieses Kriterium betont die "Priorität der volkswirtschaftlichen Effizienz des Verkehrssystems vor einzelwirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit".

Die besondere Priorität ergibt sich im Verkehrsbereich gegenwärtig aus dem Umstand, daß heute kein Verkehrsträger in der Lage ist, seine gesamten volkswirtschaftlichen Kosten zu decken. Ein beträchtlicher Teil der verursachten gesamten volkswirtschaftlichen Kosten wird nicht unmittelbar durch den verursachenden Verkehrsteilnehmer getragen und dann in die Kosten der Verkehrsleitung eingerechnet, sondern vielmehr der Allgemeinheit en bloc angelastet. De facto findet dadurch eine

- 2 -

Quersubventionierung bestimmter Verkehrsträger statt.

Dies bedeutet, daß eine Vielzahl von Kostenarten, beispielsweise die Umweltkosten der Verkehrsbedienung, Unfallfolgekosten, Kosten der Verkehrsüberwachung, Kosten des Schutzes vor den negativen Wirkungen des Verkehrs, von der Allgemeinheit getragen werden. Aus dieser Situation ergeben sich bei einer freien Wahl des Verkehrsmittels immer wieder Wettbewerbsvorteile für einzelne Verkehrsträger, die aus gesamtwirtschaftlicher Sicht als sehr ungünstig beurteilt werden müssen.

Auch die neue 2. Fassung des österreichischen Gesamtverkehrskonzepts, das in wenigen Wochen der Öffentlichkeit präsentiert werden wird, beinhaltet als Leitlinie 5 die sogenannte "Kostenwahrheit im Verkehr: Internalisierung externer volkswirtschaftlicher Kosten und Anwendung des Verursacherprinzips".

Zu den Fragen 2 und 8:

"Welche Maßnahmen wurden von Ihnen gesetzt, um den Punkt des Arbeitsübereinkommens "Weitere Senkung des Benzolgehaltes in Vergaserkraftstoffen" zu erfüllen?

Wann ist mit dem Ausstieg aus bleihaltigem Vergaserkraftstoff und einer weiteren Senkung des Benzolgehaltes zu rechnen?"

Der europaweit gültige Grenzwert von 5 % Vol. Benzolgehalt in Vergaserkraftstoffen wurde in Österreich mit 1. September 1990 auf 3 % Vol. herabgesetzt. Damit hat Österreich den niedrigsten Grenzwert Europas. Ergänzend darf ich in diesem Zusammenhang auf meine Ausführungen zur parlamentarischen Anfrage Nr. 111/J-NR/90 vom 12. Dezember 1990 betreffend Verringerung des Benzolgehaltes in den Treibstoffen verweisen. Eine weitere Reduzierung des Benzolgehaltes auf 1 % Vol. wäre technisch möglich, die Zuständigkeit dafür liegt im Bundesministe-

- 3 -

rium für Umwelt, Jugend und Familie. Durch die vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten in Aussicht genommene Ausstattung von Tankstellen mit Gaspendelleitungen können jedoch die Umweltbelastungen durch Benzol beim Betankungsvorgang gänzlich beseitigt werden.

Bei den ÖBB stehen lediglich 288 Kraftfahrzeuge mit Ottomotor in Verwendung. Im Zuge der Fuhrparkerneuerung erfolgt eine jährliche kontinuierliche Absenkung des bleihaltigen Vergasertreibstoffes und somit der Kohlenwasserstoffemissionen.

Die im Bereich der Post noch eingesetzten Fahrzeuge mit Ottomotor werden ausschließlich mit bleifreiem Kraftstoff betrieben.

Den Ausstieg aus bleihaltigen Vergaserkraftstoffen habe ich im Jahre 1990 mit der Mineralölindustrie und den betroffenen Wirtschafts- und Verkehrskreisen vereinbart. Als Termin wurde für die Raffinerieabgabe der 1.1.1993 vorgesehen. Die Federführung für die Erlassung einer dementsprechenden Verordnung liegt beim Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie.

Zu Frage 3:

"Welche Maßnahmen haben Sie bis jetzt gesetzt, um die umweltpolitische Zielsetzung des Arbeitsübereinkommens aus dem Kapitel Umwelt "Erarbeitung einer internationalen Alpenschutzkonvention" zu erfüllen und bis zu welchem Zeitpunkt ist eine Realisierung zu erwarten?"

Am 7. November 1991 fand in Salzburg die Unterzeichnung der internationalen Alpenkonvention durch die Umweltminister der Vertragsländer statt. Die Verhandlungen dazu wurden in Österreich federführend vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie und unter Beiteiligung aller betroffenen Ressorts geleitet. Ergänzend dazu werden für einzelne Schwerpunktthemen - so auch für den Verkehr - Protokolle hinsichtlich konkreter Maßnahmen erarbeitet, an denen mein Ressort mitarbeitet.

- 4 -

Ich verweise in diesem Zusammenhang auch auf die Beantwortung der Anfrage Nr. 1640/J durch die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie.

Zu den Fragen 4 und 5:

"Wie weit wurde von Ihrem Ressort bereits an Konzepten und Maßnahmen zur nationalen CO₂-Emissionsreduktion gearbeitet?

Welche Schritte wurden von Ihnen bisher gesetzt, um im Zeitraum der kommenden 5 Jahre eine Reduktion der Kohlenwasserstoffemissionen um 30 % herbeizuführen?"

Unter Federführung des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie wurde ein interministerielles Komitee zur Erarbeitung von konkreten Programmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen in Österreich eingesetzt. Im Zusammenhang mit Maßnahmen zur CO₂-Reduktion wurden von meinem Ressort bereits 1990 Leitlinien zur Verkehrspolitik erarbeitet, aus denen sich eine Reihe von Einzelmaßnahmen für den Verkehrsbereich ergeben. Neben der Forcierung der Entwicklung von Fahrzeugen mit geringerem Kraftstoffverbrauch liegen die Schwerpunkte auf Maßnahmen zur Vermeidung von unnötigen Verkehr sowie zur Förderung des umweltfreundlichen Schienenverkehrs, der Schifffahrt und des nichtmotorisierten Verkehrs. Weiters wird eine Vereinbarung mit der Kfz-Industrie über die Absenkung des Flottenverbrauchs um 20 % angestrebt. Mögliche Maßnahmen im Verkehrsbereich und deren Auswirkungen wurden außerdem im Rahmen der vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie gemeinsam mit meinem Ressort in Auftrag gegebenen Studie "Energiesparpotential in Österreich" untersucht. Parallel dazu finden im Rahmen der "Stockholm Gruppe" internationale Verhandlungen zur Limitierung von CO₂-Emissionen statt. Darüberhinaus ist es jedoch notwendig, mit gleicher Priorität Maßnahmen zu setzen, um eine Reduktion auch der anderen klimawirksamen Spurengase wie z.B. Methan, N₂O, halogenierte Kohlenwasserstoffe etc. zu erreichen.

- 5 -

Aufgrund der Übernahme der US-Abgasnormen hat Österreich im Kfz-Bereich die strengsten Abgasvorschriften in Europa. Dies betrifft im einzelnen:

- die Abgasvorschriften im PKW-Bereich und im Bereich leichter Nutzfahrzeuge, deren Einhaltung nach dem derzeitigen Stand der Technik nur durch die Katalysatortechnik garantiert ist;
- die verschärften LKW-Emissionsgrenzwerte, die im Oktober 1991 nochmals drastisch reduziert wurden;
- Verpflichtende strenge Emissionsbegrenzungen auch für Mopeds und Motorräder. Weitere Lärm- und Abgasreduktionen sind für die Jahre 1992 und 1993 vorgesehen.

Mit diesen Regelungen kann aufgrund einer seitens des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr in Auftrag gegebenen Untersuchung der Schadstoffausstoß bei Kohlenwasserstoffen auf Basis 1985 um 60 % bis zum Jahre 2000 reduziert werden.

Entsprechend den verkehrspolitischen Leitlinien erfolgt eine frühestmögliche Anpassung aller Abgasgrenzwerte für Kfz an den modernsten Stand der Technik. Weiters sind alle Neufahrzeuge mit Otto-Motoren zusätzlich mit kleinen Aktivkohlefiltern auszustatten, die eine Reduktion der Verdampfungsverbote bewirken. Im Zuge der Diskussion Großkohlekanister versus Gaspendelleitung erfolgte eine Untersuchung an der TU Wien, die eine Prioritätenreihung von Maßnahmen zur Reduktion von Kohlenwasserstoffen aus Betankungsvorgängen und im Kfz-Bereich zum Ziel hatte. Durch eine Verordnung zum Gesetz über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße wurde im Rahmen meines Kompetenzbereiches die Ausstattung von Tankfahrzeugen mit Einrichtungen zum "bottom loading" vorgeschrieben. Eine komplementäre Vorschrift seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten hinsichtlich der Ausstattung von Tanklagern mit Gaspendelverfahren ist in der Zwischenzeit in Kraft getreten.

- 6 -

Die Kraftwagenbetriebsleitungen der ÖBB sind mit Partikeltestgeräten bzw. Abgastestern zur laufenden Untersuchung der Abgasemissionen ausgestattet. Durch ständige Überprüfung wird somit ein optimaler Abgaswert (bei gleichzeitig minimalen Treibstoffverbrauch) erzielt.

Mit einer Novelle der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung, die in Kürze im Bundesgesetzblatt erscheinen wird, wurden Abgasvorschriften für Schiffe mit Verbrennungsmotoren, die erstmals nach dem 1. Jänner 1992 nach den Vorschriften der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung zugelassen werden, erlassen.

Die Post legt bereits seit Inkrafttreten der ersten Luftreinhaltengesetze auf umweltfreundliche Heizung größtes Augenmerk. So wird z. B. der Anschluß an das jeweilige Fernwärmenetz bevorzugt und schon seit geraumer Zeit ein möglichst schadstofffreies Heizmaterial verwendet. Auch werden die Heizungsanlagen sowie die belüftungstechnischen Anlagen laufend auf ihre Umweltfreundlichkeit hin überprüft.

Im Rahmen der periodisch durchgeführten Fahrzeugüberprüfungen wird der Abgaskontrolle ein besonders strenges Augenmerk zugewendet. Darüberhinaus erfolgt auch dann eine diesbezügliche Kontrolle, wenn eine ungenügende Motoreinstellung vermutet werden kann.

Zu Frage 6:

"Welche weiteren Schritte zur Abgasbeschränkung gemäß Stand der Technik für alle Verkehrsmittel mit Verbrennungsmotoren werden von Ihrem Ressort vorbereitet?"

Für Kraftwagen mit mehr als 3,5 t mit Selbstzündungsmotor:

- Herabsetzung des Grenzwertes für den Gehalt an partikelförmigen Luftverunreinigungen (PM) von 0,7 auf 0,4 g/kWh bei Motoren mit mehr als 85 kW ab 1.1.1993 (32. KDV-Novelle, BGBl.Nr. 72/1991)

9

- 7 -

Vorbereitung reduzierter Grenzwerte für 1.10.1995:

CO		4,0	g/kWh
HC		1,1	-"-
NOx		7,0	-"-
PM		0,15	-"-

Für Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen wird in Betracht zu ziehen sein:

Werte ab 1996 entsprechend US-Regelung, sofern nicht im EG-Bereich zwischenzeitlich eine andere Regelung auch für Österreich verbindlich werden wird:

CO		2,13	g/km
NMHC		0,16	-"-
NOx		0,25	-"-
PM		0,05	-"-

Bei Flugmotoren, speziell bei Düsentriebwerken, ist wegen der internationalen Verflechtung ein österreichischer Alleingang nicht möglich. Es sind aber auf internationaler Ebene ernsthafte Bestrebungen im Gange, die bereits bestehenden Abgasnormen für Flugzeugtriebwerke zu verschärfen. Soweit in den betreffenden Gremien österreichische Vertreter mitwirken (z.B. in Arbeitsgruppen der European Civil Aviation Conference - ECAC), treten diese für die Senkung der schädlichen Abgase, besonders der Stickoxide, ein.

Die verschärften Normen werden von der österreichischen Luftfahrtbehörde bei der Zulassung von Luftfahrzeugen jeweils unverzüglich angewendet.

Im Zuge einer Novelle des Schifffahrtsgesetzes 1990, welches sich derzeit in der parlamentarischen Begutachtung befindet, werden die Fahrtauglichkeitserfordernisse für Schiffe auf Aspekte des Umweltschutzes, wie z.B. Schutz der Luft vor Verunreinigungen und Schutz von Personen vor Lärmbelästigung, ausgedehnt.

Bei der Post ist beabsichtigt, ab 1992 im städtischen Bereich und in Siedlungsgebieten, in denen vorwiegend mit großen

- 8 -

Dieselmotoren gefahren wird, bereits Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,05 % (gesetzlich 0,15 %) zu verwenden.

Zu Frage 7:

"Wie weit werden von Ihrem Ressort Maßnahmen vorbereitet, um eine Reduktion des gesamtösterreichischen Gesamtverbrauches (Flottenverbrauch der neu zugelassenen Kraftfahrzeuge) um 20 % in 3 Jahren herbeizuführen?"

Bei den Herstellern und Importeuren von Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen wurden Normverbrauchswerte entsprechend ECE-Regelung Nr. 15 der Fahrzeugtypen eingeholt, die 1991 in Österreich zur Auslieferung gelangen. Am Beginn des Jahres 1992 werden hiezu die Auslieferungszahlen der einzelnen Fahrzeugtypen zu erheben sein, woraus sich der Bezugswert für die Flottenverbrauchsminderung errechnet.

Die verbindliche Angabe des Normverbrauches im Rahmen der Fahrzeugtypengenehmigung wird bei der nächsten KDV-Novelle auferlegt werden.

Im Zuge der Fahrparkerneuerung der ÖBB wurden nur mehr schadstoffarme Kraftfahrzeuge beschafft, die mit weiteren technischen Adaptierungen im Bereich der Einspritzanlage teilweise auch für die künftige EURO 2-Norm verwendbar sind.

Da diese von den Fahrzeugherstellern neu konzipierten Motorbaureihen auch mit geringen Treibstoffmengen auskommen, ist mittelfristig auch eine maßgebliche Absenkung des Treibstoffverbrauches zu erwarten.

Von der Post werden nur Kraftfahrzeuge beschafft, die dem letzten technischen und umweltrelevanten Stand entsprechen.

- 9 -

Zu Frage 9:

"Welche umweltpolitisch wichtigen allgemein verkehrspolitischen Maßnahmen im Bereich der Förderung öffentlicher Verkehrsmittel, forcierter Ausbau des kombinierten Verkehrs und stärkere Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsmittel in Ballungsgebieten wurden von Ihnen bisher gesetzt?"

In Österreich sind bereits in 8 Bundesländern Tarif- bzw. Verkehrsverbünde entwickelt worden, und zwar:

- Verkehrsverbund Ost-Region
- Verkehrsverbünde in weiteren Ballungsräumen (Zeitkartenverbünde wie Linz, Salzburg, Graz, Innsbruck)
- Verkehrsverbünde in ländlichen Räumen (Nörtl. Weinviertel, Waldviertel, NÖ-Süd - Burgenland Mitte, Mostviertel)
- Tarifmodell Vorarlberg

Dabei ist es Ziel, durch

- Verbesserungen des Fahrplanangebotes (Abstimmung der Fahrpläne zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen),
- des Fahrscheinangebotes (auch bei Benützung mehrerer Verkehrsmittel ist nur mehr ein Fahrschein notwendig) sowie
- gezielte Tarifiermäßigungen (Durchtarifierung = Vermeidung teurer Anfangskilometer bei Umsteigeverbindungen, bzw. Abtarifierung = Tarifiereduzierungen vor allem bei Zeitkarten des Busverkehrs und damit Annäherung der Tarife an die Schiene)

die öffentlichen Verkehrsmitteln zu attraktivieren.

Die den Verkehrsunternehmen dabei entstehenden Einnahmehausfälle werden vom Bund, den Ländern und zum Teil von den Landeshauptstädten abgegolten. Im Jahr 1990 betrug der Kostenanteil des Bundes für die Abgeltung von Tarifmaßnahmen ca. 150 Mio S, im Jahr 1991 voraussichtlich bereits über 200 Mio S.

- 10 -

Weitere Attraktivierungsmaßnahmen bei bestehenden Verkehrsverbünden (Steiermark, Tirol) sowie die Einrichtung neuer Verbünde (Kärnten) sind in Vorbereitung.

Zur Förderung des kombinierten Verkehrs wurden der privaten Verkehrswirtschaft bisher jährlich rd. 50 bis 60 Mio S an ERP-Krediten und 5 bis 6 Mio S an Zinsenstützungen oder Investitionskostenzuschüssen aus Budgetmitteln des Bundes als Investitionshilfe für die Anschaffung von Geräten, Einrichtungen und Anlagen wie Containern, Wechselaufbauten, Umschlagseinrichtungen, rollendes Material, Terminals u. dgl. zur Verfügung gestellt.

Für einen forcierten Ausbau des kombinierten Verkehrs in privaten Organisationsformen, insbesondere auf den Transitstrecken und für eine verstärkte Nutzung der Schifffahrt für den Gütertransport - wie sie das Arbeitsübereinkommen der Bundesregierung vorsieht - ist jedoch ein wesentlich größeres Förderungsvolumen notwendig.

Es wurde daher ein völlig neues Verkehrsförderungsprogramm entwickelt. Dieses Programm umfaßt nicht nur die Verkehrsträger Schiene und Straße sondern auch die Binnenschifffahrt. Das Programm erstreckt sich auf einen Zeitraum von 5 Jahren und sieht vor, daß in diesem Zeitraum mit insgesamt rd. 1,1 Mrd. S an Förderungsmitteln Investitionen der privaten Verkehrswirtschaft in den Kombinierten Verkehr von rd. 6 Mrd. S mobilisiert werden sollen, um die gesamtwirtschaftlichen Vorteile des kombinierten Verkehrs Straße-Schiene-Schiff (Beitrag zum Umweltschutz, zur Straßenentlastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit) verstärkt zur Geltung zu bringen.

Zu Frage 10:

"Welche Schritte wurden bisher gesetzt, um die Schifffahrt verstärkt für den Gütertransport zu nutzen?"

- 11 -

Zur Förderung des besonders umweltfreundlichen, kostengünstigen, energiesparenden und sicheren Verkehrsträgers Binnenschifffahrt hat mein Ressort bereits in den vergangenen Jahren folgende richtungsweisenden Maßnahmen gesetzt:

- Neugestaltung des Binnenschiffverkehrsrechtes nach westeuropäischem Vorbild,
- Schiffsverkehrsverträge mit der BRD und den Niederlanden mit schwerpunktmäßiger Behandlung der Verkehrsrechte nach Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanales,
- Antrag an die Rhein-Zentralkommission auf Gleichstellung österreichischer Schiffe im Rheinstromgebiet,
- Wahrung der österreichischen Interessen auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt im geplanten EWR,
- Förderung der öffentlichen Häfen gemäß Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz, BGBl.Nr. 403/1974 (zinsenlose Darlehen, rückzahlbar in 20 gleichbleibenden Jahresraten). Die Summe der zugewiesenen Förderungsbeträge von 1974 bis 1991 beträgt S 85,221.429,--.

Diese Maßnahmen finden nunmehr durch die Einbeziehung der Schifffahrt in das neue Verkehrsförderungsprogramm entsprechend dem erhöhten Stellenwert, den die Binnenschifffahrt durch die Ostöffnung, EG-Annäherung und Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals erhält, eine angemessene Erweiterung und Ergänzung.

Zu Frage 11:

"Welche Maßnahmen wurden von Ihrem Ressort bisher gesetzt, um zu einer weiteren Absenkung des durch Straßen-, Bahn- und Flugverkehrs verursachten Lärms beizutragen? Wann ist mit zusätzlichen Lärmvorschriften im Eisenbahn- und Luftverkehrsrecht zu rechnen?"

Straßenverkehr:

Durch Definition des lärmarmen Kraftfahrzeugs (§ 8b; 28. Novelle der KDV) sind die Voraussetzungen geschaffen, Ver-

- 12 -

kehrsbeschränkungen für alle nicht lärmarmen Kraftfahrzeuge zu erlassen.

Die allgemein gültigen Grenzwerte (80/83 dB(A) für Omnibusse, 83/84 dB(A) für LKW) sind seit 1.10.1991 für die Erstzulassung in Kraft. Die Reduzierung dieser Werte wird in Anpassung an die weitere Vorgangsweise in der EG erfolgen.

Eisenbahn:

Die Bekämpfung des Schienenverkehrslärms ist durch folgende Maßnahmen gekennzeichnet:

- Für den Bau von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken ist im Hochleistungsstreckengesetz vorgegeben, daß bereits in der Projektierungsphase die Aspekte der Umweltverträglichkeit, und damit natürlich auch der Lärmschutz, zu prüfen und bei der Entwurfsausarbeitung zu berücksichtigen sind. Der Lärmschutz ist daher für die Streckenvorhaben der Neuen Bahn bereits gesetzlich integrativ erfaßt.
- Bei sämtlichen Neubau- und großen Umbauvorhaben (z.B. Linienverbesserungen) im Bereich des bestehenden Streckennetzes werden von den ÖBB im Rahmen von Umweltverträglichkeitsuntersuchungen Lärmgutachten an unabhängige wissenschaftliche Gutachter in Auftrag gegeben. Diese Gutachter definieren lärmschutztechnische Maßnahmen, die integrativer Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Verhandlungen sind.
- Von den ÖBB wurden bzw. werden in Zusammenarbeit mit meinem Ressort und den einzelnen Landesregierungen Lärmkataster (Belastungskarten) zur Ausarbeitung beantragt bzw. erstellt. Darauf aufbauend erfolgt in Arbeitsgruppen die Festlegung von Prioritätenregelungen für die zu treffenden Maßnahmen im Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland.
- Der Verordnungsentwurf "Schienenverkehrslärm-Verordnung" wurde vor kurzem von meinem Ressort zur Begutachtung ausgesendet. In dieser Verordnung sind im wesentlichen der Geltungsbereich, Immissionsgrenzwerte und die Ermittlung des Beurteilungspegels festgelegt.

- 13 -

- Zum Lärmschutz "an der Quelle", der langfristig als die zielführendste Maßnahme angesehen werden muß, befindet sich eine Verordnungsregelung über die Zulassung von Schienenfahrzeugen unter dem Aspekt des Lärmschutzes in Vorbegutachtung. Darin sind Regelungen hinsichtlich schalltechnischer Eigenschaften von Schienenfahrzeugen vorgesehen.

Luftfahrt:

Zur Verringerung der Lärmbelästigung durch Fluglärm wurde zuletzt im Jahr 1990 mit BGBl.Nr. 30/1990 die österreichische Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV) novelliert.

Mit dieser Novelle wurden die sogenannten "Kapitel 2-Flugzeuge" in zwei Gruppen unterteilt; für die lautere Gruppe erfolgte für die Benützung österreichischer Flughäfen eine terminmäßige gestaffelte Verwendungsbeschränkung.

Die ZLZV ist derzeit schon zum Teil wesentlich strenger als vergleichbare internationale Normen.

Eine neuerliche Novellierung dieser Verordnung ist für 1992 geplant.

Die Post hat bereits vor Inkrafttreten der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen mit dem Ankauf lärmarmer LKW's begonnen. Derzeit sind insgesamt rund 60 derartige Fahrzeuge im gesamten Bundesgebiet im Einsatz. Bis Mitte 1992 wird sich diese Zahl auf insgesamt rund 80 erhöhen.

Zur Zeit werden in Ballungszentren zwei Elektro-Fahrzeuge im Zustelldienst getestet.

Wien, am 2. Dezember 1991

Der Bundesminister

