



II-14893 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA
Pr.ZI. 17029/7-4-94

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Dr. Keppelmüller
und Genossen vom 15. Juli 1994, ZI. 7025/J-NR/1994
"Umweltpolitik der Bundesregierung"

6956 IAB

1994-09-15

zu 7025 IJ

Zu Ihren Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu den Fragen 1, 2, 3, 4 und 5:

"Welche umweltrelevanten Initiativen Ihres Ressorts wurden in dieser Legislaturperiode gesetzt (Gesetze, Verordnungen, Projekte, Veranstaltungen)?

Welche Entschließungen des Nationalrates zur Umweltpolitik haben Sie umgesetzt?

Welche Entschließungen des Nationalrates zur Umweltpolitik konnten nicht umgesetzt werden?
Warum nicht?

Welche umweltbezogenen Maßnahmen des Arbeitsübereinkommens der Bundesregierung haben Sie erfüllt?

Welche umweltbezogenen Maßnahmen des Arbeitsübereinkommens der Bundesregierung konnten nicht erfüllt werden?
Warum nicht?"

In dieser Legislaturperiode konnten die Arbeiten am Österreichischen Gesamtverkehrs-konzept 1991 (GVK-Ö 1991) zum Abschluß gebracht werden. Darin wird Verkehrspolitik als Teil einer vernünftig definierten Umweltpolitik gesehen. Diesem Leitspruch entspricht der Inhalt des GVK-Ö 1991, welches zahlreiche konkrete Umweltschutzmaßnahmen enthält. Viele davon wurden seit der Veröffentlichung des GVK-Ö 1991 bereits in Angriff genommen, einige auch schon realisiert.

Bereich Straßenverkehr

Im Zuge der Öffnung der Grenzen zu den Oststaaten kam es zu einer erheblichen Zunahme des Personen- und Güterverkehrs; in beiden Bereichen wurden zwischenstaatliche Abkommen geschlossen, die ökologisch verträgliche und von der Bevölkerung akzeptierte Lösungen anstreben:

Im grenzüberschreitenden Personenverkehr wurden zwischen der Republik Österreich und den Republiken Slowenien und Kroatien Vereinbarungen getroffen, die nur bei Einhaltung besonders hoher technischer Sicherheits- und Umweltstandards für bestimmte Verkehrsdiene eine liberale Handhabung vorsehen. Mit den anderen osteuropäischen Staaten werden derzeit ebenfalls solche Abkommen verhandelt.

Hinsichtlich des grenzüberschreitenden Güterverkehrs wurden in dieser Legislaturperiode Vereinbarungen zwischen der Republik Österreich und den Staaten Slowenien, Kroatien, Polen und Ungarn getroffen, die von folgenden Grundprinzipien getragen werden:

- o Bewältigung des Güterverkehrs auf ökologisch verträgliche Art und Weise.
- o Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger (Schiene, Schiff).
- o Konkrete Maßnahmen zur Förderung und Attraktivierung des Schienenverkehrs und des Kombinierten Verkehrs.
- o Einsatz der jeweils neuesten umweltschonenden Technologien zur Minimierung des Lärm- und Schadstoffausstoßes.
- o Belohnungskontingente für die Benutzung des Kombiverkehrs.

Mit den drei baltischen Staaten konnten die Abkommensverhandlungen mit Paraphierung der Texte auf Beamtenebene abgeschlossen werden, sodaß mit der Unterzeichnung der Verträge in den kommenden Monaten zu rechnen ist. Weiters wurden mit den Staaten Tschechien, Slowakei, Belarus, Ukraine, Mazedonien und Bosnien-Herzegowina bereits Gespräche über ein neues Abkommen aufgenommen, mit dem Ziel, den grenzüberschreitenden Güterverkehr in Einklang mit unseren umweltpolitischen Zielsetzungen (Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und, wenn möglich, auf die Binnenwasserstraße) zu bringen.

Als umweltbezogene Maßnahme von besonderer Bedeutung ist die Verankerung der wesentlichen Inhalte des Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Gemeinschaft über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße (Transitvertrag) im Beitrittsvertrag Österreich/EU anzusehen. Österreich ist damit das erste und bislang einzige Mitgliedsland der EU mit einer langfristig garantierten ökologischen Regelung des Transitverkehrs, die nicht nur - wie ursprünglich von der EU angestrebt - die sogenannten "sensiblen Zonen", sondern nach wie vor das gesamte

österreichische Staatsgebiet (also auch Ostösterreich) umfaßt.

Auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik waren die Abstimmungsgespräche auf Expertenebene, die im Rahmen der EU-Beitrittsverhandlungen geführt wurden, auch von großer umweltpolitischer Bedeutung. Die in Europa führenden Abgasbestimmungen Österreichs konnten vollinhaltlich aufrecht erhalten werden, bzw. ergeben sich durch Übergang auf EU-Richtlinien in manchen Bereichen sogar Verbesserungen. Zum Thema der CO₂-Reduktion bzw. des Treibstoffverbrauchs wurde in Zusammenarbeit mit der Industriellenvereinigung und der Energieverwertungsagentur ein Seminar mit internationalen Fachleuten veranstaltet. Hier steht eine effiziente neue Regelung auf Ebene der EU bevor, sodaß von der ursprünglich beabsichtigten österreichspezifischen Regelung Abstand genommen wurde.

In diese Legislaturperiode fallen auch mehrere umfangreiche Novellen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und des entsprechenden Rechtsinstruments für die Schiene (RID), an denen Österreich maßgeblich mitgewirkt hat.

Im innerstaatlichen Bereich wurde durch die Erlassung der Ferienreise-Verordnung jeweils für die Sommermonate Juli und August der Beginn des Wochenendfahrverbots für LKW von Samstag, 15.00 Uhr, auf Samstag, 8.00 Uhr vorgezogen. Weiters wird auch in Hinkunft durch gezielte Koordinierung der Baustellentätigkeit während der Sommermonate einer vermehrten Staubildung auf Autobahnen und Schnellstraßen entgegengewirkt, um so eine erhöhte Schadstoffbelastung und Lärmentwicklung zu verhindern.

Im Rahmen der Neufassung der Gefahrgut-Tankfahrzeugverordnung wurde festgelegt, daß alle in Österreich ab 1.1.1991 neu zugelassenen Tankfahrzeuge zur Beförderung von Normal- und Superbenzin oder deren Gemischen für die Untenbefüllung (bottom loading) unter Anwendung des Gaspadelverfahrens ausgerüstet sein müssen. Altfahrzeuge müssen bis Ende 1995 umgerüstet sein. Damit wurde gewährleistet, daß die Kette der Gasrückführung zur Vermeidung von für die Bildung bodennahen Ozons mitverantwortlichen CH-Emissionen auch fahrzeugseitig geschlossen ist.

Mit der 15. KFG-Novelle wurde erstmals in einem österreichischen Gesetz die Bevorzugung des umweltverträglichen Verkehrsträgers Bahn vor dem Straßenverkehr verankert.

Demnach ist vor der Bewilligung von Sondertransporten (etwa überlange Transporte) die alternative Beförderungsmöglichkeit mit der Bahn zu prüfen; nur wenn dies nicht oder nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich wäre, darf ein solcher Sondertransport bewilligt werden.

Auch durch die 17. Novelle zum KFG 1967 wurde eine Reihe umweltbezogener Neuerungen gesetzlich umgesetzt. So werden in Österreich erstmals Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor erlaubt, die mit einer Geschwindigkeit von max. 20 km/h fahren und eine Antriebsleistung von max. 400 Watt haben. Diese umweltfreundliche Fahrzeugart soll als Ergänzung zum Fahrrad zum Einsatz kommen. Eine weitere Neuerung betrifft die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 34 KFG 1967. Im Rahmen dieses Verfahrens können nunmehr auch umweltrelevante Auflagen oder Bedingungen erteilt werden, wie z.B. bei abgasreichen Oldtimern den Betrieb dieser Fahrzeuge nur auf wenige Tage im Jahr zu beschränken.

Weiters wurden durch die 28., 32. und 34. KDV-Novelle niedrige Lärm- und Abgaswerte festgelegt; mit der 35. KDV-Novelle wurde die weiße Begutachtungsplakette für schadstoffarme Fahrzeuge eingeführt, ohne die ein Fahrzeug im Falle eines Ozonalarms nicht fahren darf. In diesem Zusammenhang darf ich auch auf den Ozonbericht der Bundesregierung verweisen, der die Umsetzung der im Rahmen der parlamentarischen Behandlung des Ozoninformationsgesetzes gestellten Entschließungsanträge ausweist.

Im Rahmen der 19. Novelle zur Straßenverkehrsordnung wurde schließlich ein generelles Nachtfahrverbot für LKW über 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht, ausgenommen lärmarme LKW, beschlossen; dieses Nachtfahrverbot wird mit 1. Jänner 1995 in Kraft treten. Weiters muß in Zukunft bei der Erteilung von Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen in Einzelfällen sowie bei der Bewilligung von sportlichen Veranstaltungen auf Straßen auch auf den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor Lärm, Abgasen, Schadstoffen u.dgl. Rücksicht genommen werden. Auch werden die bereits bestehenden Parkverbote für LKW und Anhänger über 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht in der Umgebung von

- 5 -

Wohnhäusern und Krankenanstalten einerseits auf die Umgebung von Kurheimen und Altersheimen und andererseits auf Sattelzugfahrzeuge und Omnibusse ausgedehnt; dadurch sollen die Bewohner von Häusern, die ausschließlich oder vorwiegend zu Wohnzwecken dienen oder die Krankenanstalten, Kuranstalten oder Altersheime sind, während der Nacht auch vor der durch diese Fahrzeuge verursachten Lärm- und Abgasbeeinträchtigung geschützt werden.

In Bezug auf Entschlüsseungen des Nationalrates zur Umweltpolitik im Bereich Straßenverkehr darf ich auf den parlamentarischen Entschließungsantrag 542/A (E) vom 26. Mai 1993 zur Verankerung hoher technischer Umwelt- und Sicherheitsstandards im Wiener Übereinkommen über den internationalen Straßenverkehr hinweisen. Die Bemühungen meines Ressorts um Durchsetzung einer internationalen Regelung für diesen Bereich werden im übrigen nicht nur im Rahmen der ECE, sondern nunmehr auch im Rahmen der CEMT und der EU vorangetrieben.

Mein Ressort hat weiters in Erfüllung des Arbeitsübereinkommens der Bundesregierung vom Dezember 1990 im Herbst 1992 an eine Arbeitsgemeinschaft den Auftrag zur Erarbeitung des Konzeptes für einen Österreichischen Bundesverkehrswegeplan vergeben. Diese Pilotstudie wurde im März 1993 abgeschlossen, damit liegt das im Arbeitsübereinkommen der Bundesregierung angesprochene Konzept vor. Das vollständige Instrumentarium zur Bewertung von Verkehrsinfrastrukturprojekten soll noch in der kommenden Legislaturperiode zur Verfügung stehen.

Bereich Eisenbahn

Erlassen wurden die

- Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung
und die
 - Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung
- als legistische Neuregelungen für den emissions- und immissionsseitigen Schutz vor Schienenverkehrslärm.

Im Rahmen des Programmes für Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Eisenbahnstrecken wurden für alle Bundesländer die Arbeiten an den Lärmkatastern abgeschlossen.

Zum Thema Verkehrslärmschutz liegt eine Entschließung des Nationalrates vom 17. Juni 1993 vor, die sich in einigen Punkten an die Bundesregierung, in einigen Punkten an einzelne Minister richtet. Was die an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gerichteten Punkte zum Lärmschutz an der Bahn anlangt, kann ich darauf verweisen, daß die Erlassung der beiden Verordnungen - wie oben ausgeführt - bereits erfolgt ist und auch die Lärmkataster fertiggestellt sind. Die im Rahmen des Programmes zur lärm schutztechnischen Sanierung der Bestandsstrecken erforderlichen Finanzierungsverhandlungen mit den Ländern wurden aufgenommen, brachten allerdings bisher noch nicht die gewünschten Ergebnisse. Wegen des Konnexes hiezu konnte auch die von mir initiierte und zur Begutachtung gebrachte Novellierung des Eisenbahngesetzes noch nicht zur parlamentarischen Behandlung vorgelegt werden.

Die Erlassung der beiden oben genannten Verordnungen erfüllte die diesbezüglichen Punkte des Arbeitsübereinkommens der Bundesregierung.

Darüber hinaus habe ich das Synergieprojekt "Die leise Bahn" gestartet und unterstützte es auch durch entsprechende Förderungsmittel.

Das **Synergieprojekt "Die leise Bahn"** untersucht das Gesamtsystem Eisenbahn auf Möglichkeiten der Reduzierung der Schallemissionen und besteht aus bautechnischen Projekten, aus fahrmechanischen Projekten sowie aus antriebs- und elektrotechnischen Projekten.

Ziel ist die schalltechnische Verbesserungsmöglichkeiten nicht nur an neuen, sondern vor allem auch an bestehenden Anlagen bzw. bei bereits im Einsatz befindlichen Fahrzeugen zu untersuchen.

Bereich Luftfahrt

a) Neuerlassung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV 93)

- 7 -

- b) In den EU-Beitrittsverhandlungen wurde erreicht, daß die in Österreich geltenden Landeverbote für "Kapitel 2" Düsenflugzeuge bis 1.4.2002 aufrecht bleiben können. Ab diesem Datum treten derartige Verbote auch in der EU in Kraft.
- c) Vorarbeiten für ein Fluglärmgesetz entsprechend der Entschließung des Nationalrates vom 3. April 1992, dessen Entwurf in den nächsten Wochen in Begutachtung gehen soll.
- d) Modifikationen von Standardinstrumentenabflugverfahren für den Flughafen Wien insbesondere zur Reduktion des Fluglärm im Bereich der Anrainergemeinden

Bereich Schiffahrt

Hier sind folgende Vorschriften zu nennen:

- Novelle der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung (Abgasnormen für Bootsmotoren)
- Verordnung betreffend die Beförderung von gefährlichen Gütern auf Wasserstraßen (Betriebsvorschriften und Bestimmungen für den Umschlag)

Zu Frage 6:

"Welche weiteren Schritte zur Verbesserung der Umweltsituation plant Ihr Ressort in der nächsten Legislaturperiode?"

Weitere Schritte zur Verbesserung der Umweltsituation werden der zukünftigen Regierung und den zu führenden Koalitionsverhandlungen vorbehalten bleiben.

Ich erlaube mir jedoch festzuhalten, daß Österreich als künftiges Mitglied der EU aktiv an der Ausarbeitung der in der Erklärung 34 des Beitrittsvertrages Österreich/EU vorgesehenen Umweltschutzmaßnahmen teilnehmen und damit die Gestaltung der europäischen Verkehrspolitik entscheidend mitbestimmen wird.

Wien, am 14. September 1994

Der Bundesminister