

II- 6330 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



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

Pr.Zl. 5901/65-4-88

2918/AB

1989 -01- 10

zu 2927/13

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 713 75 07  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Dipl.-Ing. Keppelmüller und Genossen vom  
10. November 1988, Nr. 2927/J-NR/88, "Umwelt-  
schutzaktivitäten des Ressorts"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 3:

"Welche Umweltschutzaktivitäten wurden seitens Ihres Ressorts  
seit Beginn dieser Regierungsperiode gesetzt?"

"Welche Umweltschutzaktivitäten gedenken Sie noch in dieser  
Regierungsperiode zu realisieren, welche Vorarbeiten laufen,  
wie weit sind letztere gediehen?"

Bereich Luftfahrt:

Im Bereich der Luftfahrt wurde die Zivilluftfahrzeug-Lärmzu-  
lässigkeitverordnung überarbeitet und neu erlassen (BGBl.  
Nr. 700/1986). In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivil-  
luftfahrt wurden für bestimmte Flugplätze lärmmindernde An-  
flugverfahren erstellt und in der üblichen Weise verlautbart.

Derzeit wird die Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverord-  
nung entsprechend den geänderten internationalen Regelungen  
und Empfehlungen des Annex 16, Vol. I zum AIZ überarbeitet.  
Darüberhinaus laufen zur Zeit die ersten Vorarbeiten zur  
Erstellung eines Fluglärmgesetzes.

### Bereich Straßenverkehr

In Fortführung der Maßnahmen zur Verminderung der Schadstoff- und Lärmemissionen von Kraftfahrzeugen gemäß den Vorschriften der 18. und 22. KDV-Novelle wurde die NO<sub>x</sub>-Grenze für Diesel-PKW von 0,93 g/km auf 0,62 g/km herabgesetzt; überdies wurden erstmalig Abgasgrenzwerte für Krafträder, insbesondere Motorfahrräder eingeführt (24. KDV-Novelle, BGBl.Nr. 455/ 1988) und die Lärmgrenzwerte ab 1.10.1988 gesenkt.

Für PKW und LKW bis 3,5 t wurden asbestfreie Bremsbeläge ab 1.4.1988 zwingend vorgeschrieben.

### Bereich öffentlicher Verkehr:

Bisher wurden sieben Vereinbarungen über die Bildung von Verkehrsverbänden bzw. verbundähnlichen Lösungen getroffen. Durch die Bildung von Verkehrsverbänden und die damit verbundene günstigere Tarifgestaltung soll für die Bevölkerung der Übergang vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr erleichtert werden.

Darüberhinaus wurden zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und einzelnen Bundesländern sogenannte Nahverkehrsübereinkommen geschlossen, so z.B. mit Wien, Tirol, Vorarlberg und Niederösterreich.

Für die Österreichischen Privatbahnen wurde für die Jahre 1986 bis 1990 ein mittelfristiges Investitionsprogramm abgeschlossen. Damit soll es den Privatbahnen ermöglicht werden, insbesondere den Fahrweg zu erneuern bzw. den Fahrpark zu modernisieren und so durch ein attraktiveres Angebot neue Fahrgäste für den umweltgünstigeren Schienentransport zu gewinnen.

- 3 -

Bereich öffentliche Wirtschaft:

Im Bereich der Gemeinsamen regionalen Sonderförderungsaktionen Bund/Länder sind Investitionen, die die Anwendung neuer, umweltverbessernder Technologien (Verfahrensinnovation) bewirken, gemäß den geltenden Richtlinien besonders förderungswürdig.

Im Rahmen der Förderungen nach dem ITFG (BGBl.Nr. 603/87) wurde dem Problembereich Umweltschutz ein eigener Forschungs- und Technologeschwerpunkt Umwelttechnik zugeordnet, wobei folgende Bereiche besondere Berücksichtigung finden sollen: Abfall- Wasser/Abwasser-, Luftreinhalte-, Lärmschutz-, Boden- und Landschaftsschutz-, Umweltmeß- und Regeltechnik. Dieses Programm wurde 1988 eingerichtet.

Im Bereich ÖIAG wird der weiteren Verbesserung der Emissionssituation der Unternehmen im ÖIAG-Konzern besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Im Sinne einer Vorwärtsstrategie sollen diese Maßnahmen mit einer Offensive auf dem Gebiet der Umwelttechnologie gekoppelt sein.

Einen Schwerpunkt dabei bildet sicherlich das bei der VA-Stahl in Linz in Angriff genommen ökologisch motivierte Investitionsprogramm in Höhe von 3,8 Mrd. Schilling. Es umfaßt zum Großteil die Neustrukturierung der Rohstahlerzeugung durch Konzentration im Stahlwerk LD 3. Bis 1990 wird diese Umstellung abgeschlossen sein. Bei gleichbleibender Rohstahlerzeugung wird dadurch eine Verringerung der Staub- und Schwefeldioxidemissionen um insgesamt 67% bzw. 60 % gegenüber 1985 realisiert. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Sinteranlage, in der mit Fertigstellung 1989 durch eine Konzentration der Sinterbänder, eine Emissionsminderung bei Staub um 70% und bei SO<sub>2</sub> um 54% - bezogen auf das Jahr 1985 - erreicht werden kann.

- 4 -

Darüberhinaus werden in der VA-Stahl wie auch im gesamten ÖIAG-Konzern verstärkt Aktivitäten gesetzt, um Verfahren und Prozesse zu entwickeln, welche von vorneherein weniger Emissionen entstehen zu lassen. Besonders hervorzuheben ist dabei das Donawitzer KVA-Verfahren, eine neue Technologie zur Stahlherstellung. Letzteres reduziert prozeßintern bereits die  $\text{SO}_2$ - und Staubemissionen um 50 bis 75%. Beide Verfahren befinden sich bereits in der Phase der großindustriellen Erprobung.

Im Bereich der Chemie Holding ist der Neubau der Salpetersäureanlage zu erwähnen. Diese Anlage ging im April 1987 in Betrieb und hat eine Reduktion der  $\text{NO}_x$ -Emission um 75% bewirkt. Durch den Bau des Biokanal-systems wurde eine völlige Abwasserentflechtung vorgenommen, wobei die gesamten organisch belasteten Abwässer in die Kläranlage Asten geleitet werden. Das derzeit größte in Durchführung befindliche Umweltschutzprojekt im Bereich der Chemie Holding stellt die Umstrukturierung der Düngemittelproduktion in der Agro Linz GesmbH dar. Mit einem Investitionsaufwand von 900 Mio Schilling sollen die Staubemissionen um 66% und die  $\text{SO}_2$ -Emissionen um fast 90% reduziert werden.

Die ÖMV hat das Projekt "zentrale Abwasserreinigungsanlage", das einen Investitionsaufwand von 1,5 Mrd. Schilling erforderte, nahezu abgeschlossen. Durch diese Anlage kann eine Reduzierung der Schadstoff-Einleitung in die Donau um die Hälfte erreicht werden.

Weiters wurde im November mit dem Probelauf der katalytischen Entparaffinierungsanlage begonnen. Damit wurden die technischen Voraussetzungen für eine Reduktion des Schwefelgehaltes bei Ofenheizöl auf 0,2% und bei Heizöl leicht auf 0,3 % geschaffen.

- 5 -

Neben den oben erwähnten Großprojekten wurden in allen Unternehmen des ÖIAG-Konzerns Investitionen zur Entstaubung nach dem jeweils neuesten Stand der Technik getätigt sowie Maßnahmen zur Schwefeldioxidreduktion (Rauchgasentschwefelungsanlagen und Maßnahmen im Energiebereich).

Im Zuge der ökologischen Sanierung wurde im ÖIAG-Konzern auch die Umwelttechnik forciert. Derzeit beträgt das Umsatzvolumen dieses Bereiches des Konzerns rund 2,2 Mrd. Schilling. Entsprechend den strategischen Zielstzungen des ÖIAG-Konzeptes soll die Umwelttechnik weiter ausgebaut werden.

Nach den teilweise bereits realisierten bzw. in Angriff genommenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung und Abwasserreinigung wird die Sanierung der Altlasten einen Schwerpunkt der Umweltschutzaktivitäten darstellen.

In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, daß im Konzern eine Entsorgungsgesellschaft gegründet wurde, deren Problemlösungskapazität im Bereich der Altlastensanierung auch Marktchancen bieten wird, die nicht nur im Anlagenbau und Errichtung, sondern auch in Know-how und Engineering liegen.

Zu Frage 2:

"Welche Aktivitäten Ihres Ressorts sind zur Erfüllung des Arbeitsübereinkommens betreffend den Umweltschutz noch ausständig?"

In meinem Ressort sind keine Aktivitäten zur Erfüllung des Arbeitsübereinkommens betreffend den Umweltschutz ausständig.

Zu Frage 4:

"Welche finanziellen Ausgaben wurden für den Umweltschutz 1987 in Ihrem Ressort getätigt, wie werden diese im Detail zugeordnet?"

### Bereich öffentlicher Verkehr

Im Jahr 1987 betrug der Durchtarifizierungsverlust beim Verkehrsverbund Ostregion rund 150 Mio Schilling, wovon der Bund die Hälfte trägt.

Bei den übrigen Verbänden Linz, Salzburg, Graz und Waldviertel betrug der Durchtarifizierungsverlust im Jahr 1987 rund 3 Mio Schilling, wovon der Bund ein Drittel übernahm (ausgenommen Verkehrsverbund Waldviertel, Bundesanteil 50%). Für die Verbände Innsbruck und "Nördliches Weinviertel" gibt es noch keine Abrechnungen.

Für den Ausbau von Nahverkehrsstrecken wurden im Jahr 1987 rund 1,456 Mrd. Schilling aufgewendet, wobei der dem Nahverkehr zuzurechnende Anteil (1,213 Mrd Schilling) zwischen Bund und den Ländern im Verhältnis 80 : 20 getragen wird.

Für den Bereich der Straßenbahnen und der O-Buslinien standen im Finanzjahr 1987 rund 274 Mio Schilling zur Verfügung, hinzu kommen noch rund 2 Mio Schilling für die Errichtung von Autobusbahnhöfen.

Für den U-Bahnbau standen im Finanzjahr 1987 Mittel in der Höhe von 1,97 Mrd Schilling zur Verfügung.

Im Rahmen des mittelfristigen Investitionsprogrammes für die Privatbahnen stellte der Bund 1987 Mittel in der Höhe von rund 103 Mio Schilling zur Verfügung.

### Bereich öffentliche Wirtschaft

Der ÖIAG-Konzern hat 1987 Umweltschutzaufwendungen in Höhe von 2,77 Mrd. Schilling getätigt. Davon entfielen nahezu 60% auf Investitionen, die restlichen 40% betrafen laufende Betriebskosten für den Emissionsschutz. Rund 60% der Investitionen entfielen auf die VA-Stahl und die Chemie Holding und betrafen vorwiegend Maßnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffe.

- 7 -

Zu Frage 5:

"Können Sie abschätzen, welche umweltrelevanten Ausgaben seitens Ihres Ressorts 1988 anfallen, wenn ja, können Sie uns diese Abschätzung geben und eine Zweckzuordnung beifügen?"

Der Durchtarifizierungsverlust beim Verkehrsverbund Ost-Region wird im Jahr 1988 voraussichtlich 163 Mio Schilling betragen (inkl. Durchtarifizierungsverlust für die Busse und der Erweiterungsstrecken auf der Schiene ab 1. September 1988). Der Durchtarifizierungsverlust für die übrigen Verbünde (Innsbruck ab März 1988 und VVB Nördliches Weinviertel ab September 1988 wird rund 5,4 Mio Schilling betragen, wovon der Bund ein Drittel übernimmt, ausgenommen VVB Waldviertel und Nördl. Weinviertel Bundesanteil 50%).

Im Finanzjahr 1988 wurden für die Straßenbahnen und O-Buslinien (inkl. Autobusbahnhöfe) rund 228 Mio Schilling überwiesen.

Für den U-Bahnbau standen im Finanzjahr 1988 1,8 Mrd. Schilling zur Verfügung.

Für den Bereich der österreichischen Privatbahnen sind vom Bund im Jahr 1988 Mittel in der Höhe von 113,8 Mio Schilling vorgesehen.

Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs stehen im Jahr 1988 rund 1,4 Mrd. Schilling aus Mittel der zweckgebundenen Kraftfahrzeugsteuer zur Verfügung.

Zu Frage 6:

"Welche Mittel und für welchen Zweck gedenken Sie 1989 seitens Ihres Ressorts für den Umweltschutz einzusetzen bzw. haben Sie zur Verfügung?"

- 8 -

Der Durchtarifizierungsverlust für den Verkehrsverbund Ost-Region wird im Jahr 1989 rund 248 Mio Schilling betragen (durch Einbeziehung der Busse und Erweiterungsstrecken).

Für die übrigen Verbände in den Ballungsräumen (Linz, Salzburg, Graz und Innsbruck) wird der Durchtarifizierungsverlust nach den bestehenden Konzeptionen mit rund 4,7 Mio Schilling angenommen, wovon der Bund 1/3 übernimmt.

Es sind jedoch bei allen Verbundregelungen Erweiterungsmaßnahmen im Gespräch, dadurch würde sich der Durchtarifizierungsverlust erhöhen.

Für die Verbände in ländlichen Räumen (Waldviertel und Nördliches Weinviertel) wird der Durchtarifizierungsverlust mit rund 1,2 Mio Schilling veranschlagt, wovon der Bund die Hälfte übernimmt.

Weiters wird mit 1. Jänner 1989 das Tarifmodell Vorarlberg wirksam (geförderte Wochenstreckenkarte und Umweltticket zum Preis von 200 Schilling [damit ist das Lösen von Halbpriekarten bei allen Verkehrsunternehmen möglich]). Der Durchtarifizierungsverlust hierfür wird auf rund 10 Mio Schilling geschätzt und im Verhältnis 70% Land und 30% Bund aufgeteilt.

Für die Straßenbahnen und O-Buslinien werden im Finanzjahr 1989 rund 70 Mio Schilling zur Verfügung stehen, wovon wie bisher max. 10% für Zuschüsse zur Errichtung von Auobusbahnhöfen herangezogen werden können.

Für den U-Bahnbau sind im Jahr 1989 Mittel in der Höhe von 1,8 Mrd. Schilling budgetiert.



- 9 -

Den Privatbahnen werden für Investitionen insbesondere am Fahrweg und für die Anschaffung von Fahrbetriebsmittel im Jahr 1989 alleine vom Bund Mittel in der Höhe von 124,7 Mio Schilling zur Verfügung gestellt.

Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs stehen im Jahr 1989 aus Mitteln der zweckgebundenen Kraftfahrzeugsteuer rd. 1,5 Mrd Schilling zur Verfügung.

Wien, am 9. Jänner 1989

Der Bundesminister

