



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

II-11182 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
 des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
 Tel. (0222) 711 62-9100  
 Teletex (232) 3221155  
 Telex 61 3221155  
 Telefax (0222) 73 78 76  
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/12-4-90

5197/AB

1990 -05- 21

zu 5232 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der  
 Abg. Dr. Keppelmüller und Genossen vom  
 20. März 1990, Nr. 5232/J-NR/1990,  
 "Maßnahmen zum Umweltschutz"

Ihre Fragen

"Welchen Beitrag haben Sie bzw. Ihr Ressort in dieser  
 Legislaturperiode zur Fortentwicklung des Umweltschutzes in  
 Österreich geleistet?"

"Welche umweltschutzrelevanten Gesetze, Maßnahmen, Ver-  
 ordnungen und sonstige Aktivitäten wurden in dieser Legis-  
 laturperiode in Ihrem Ressort bereits getroffen bzw. ge-  
 setzt?"

"Welche Gesetze, Maßnahmen, Verordnungen und sonstige Akti-  
 vitäten sind noch bis zum Ende der Legislaturperiode von  
 Ihrem Ressort zu erwarten?"

darf ich wie folgt beantworten:

Österreichische Bundesbahnen:

Lärmschutz:

Im Auftrag der ÖBB und des Bundesministeriums für öffentliche  
 Wirtschaft und Verkehr hat das Technologische Gewerbemuseum  
 eine Forschungsarbeit zum Thema "Schienenverkehrslärm"  
 durchgeführt, an der unter anderem auch die entlang von  
 Eisenbahnstrecken subjektiv empfundenen Belästigungen der  
 Anrainer statistisch ausgewertet wurden.

Unter Vorsitz des Bundesministeriums für öffentliche Wirt-  
 schaft und Verkehr befaßt sich eine Arbeitsgruppe (Teil-  
 nehmer: Mitglieder des Österreichischen Arbeitsringes für  
 Lärmbekämpfung, technische Amtssachverständige der Landes-  
 regierungen, Zivilingenieure, Mitarbeiter der ÖBB) mit der  
 Ausarbeitung eines allgemein gültigen Rechenmodells zur Be-  
 stimmung der Schienenverkehrslärmmissionen bei Berück-  
 sichtigung sämtlicher relevanter Einflußfaktoren.

- 2 -

Weiters beschäftigt sich zur Zeit ein Fachnormenausschuß im Rahmen des Ö-Norm Institutes mit der Erarbeitung einer neuen ÖNORM zur Vereinheitlichung des Vorganges bei der Messung von Schienenverkehrslärm.

Gemeinsames Ziel beider Arbeitsgruppen ist es, auf rechen- sowie meßtechnischem Sektor allgemein gültige Grundlagen zur vergleichbaren Beurteilung des Schienenverkehrslärms zu erarbeiten. Die damit vorgesehene Objektivierung soll eine Gleichbehandlung aller vom Schienenverkehrslärm betroffenen Anrainer bei Vorliegen gleicher Voraussetzungen sicherstellen.

Die oa. Forschungsergebnisse finden auch Eingang in die derzeit in Ausarbeitung befindliche ÖAL Richtlinie Nr. 30.

Die ÖBB vergeben darüberhinaus Forschungsaufträge und Gutachten, die sich mit dem Thema Schienenverkehrslärm in konkreten Fällen auseinandersetzen.

Im Rahmen dieser Gutachten werden insbesondere Streckenabschnitte in den Bereichen Wien, Tirol, Vorarlberg und Kärnten bezüglich der Lärmbelastung der Anrainer untersucht. Die Lärmgutachten Ballungsraum Wien, Transitkorridor Kufstein - Brenner und Großverschiebebahnhof Villach Süd werden voraussichtlich im Sommer 1990, das Lärmgutachten Nahverkehr Vorarlberg (Bregenz - Braz) wird voraussichtlich Ende 1990 fertiggestellt.

Nach Vorliegen dieser Grundlagen wird es möglich sein, entsprechende Entscheidungen über weitere Lärmschutzmaßnahmen herbeizuführen. Aufgrund der hohen Investitionen wird es in der ersten Phase notwendig sein, insbesondere die baulichen Maßnahmen auf solche Bereiche zu konzentrieren, wo zusätzliche Belastungen auftreten. Die finanzielle Beteiligung aller an der Lärmreduzierung interessierten Stellen könnte eine erhebliche Beschleunigung der Realisierung bringen.

Bei Neubaustrecken werden geeignete Schallschutzeinrichtungen bereits im Planungsstadium vorgesehen bzw. berücksichtigt. So sind in Projekten der "Neuen Bahn" Lärmschutzmaßnahmen aufgrund von Umweltverträglichkeitsprüfungen integrativ enthalten.

Überdies sind die ÖBB laufend bemüht, sowohl auf dem bau- als auch auf dem fahrzeugtechnischen Sektor durch geeignete lärmschutztechnische Maßnahmen entsprechende Lärmreduktionen herbeizuführen.

Insbesondere sind die folgenden Maßnahmen zu erwähnen:

a) auf dem baulichen Sektor

- lückenlos verschweißte Gleise
- Dämmmaßnahmen im Bereich des Oberbaues
- Unterschottermatten
- elastische Schienenlager

- 3 -

- schwingungsisoliertes Oberbausystem (Masse-Feder-System)
- Spurkranzschmiereinrichtungen
- Schienenschmiereinrichtungen
- Wasserbenetzung der Schienenköpfe
- Schienenschleifen
- Brücken mit durchgehendem Schotterbett
- Beschichtung der Tragwerke von Stahlbrücken
- Lärmschutzwände und -wälle
- Lärmschutzfenster
- Einhausungen bzw. Überdachungen.

b) auf dem fahrzeugtechnischen Sektor

- moderne Fahrzeugdrehgestelle mit leiseren Laufeigenschaften
- Schallabsorber an den Rädern
- Schallschutzschürzen
- Spurkranzschmiereinrichtungen
- moderne Scheibenbremsen anstelle von Klotzbremsen
- quietscharme Bremsbeläge
- Verminderung der Geräuschentwicklung bei Lüftern und Druckluftventilen.

Die Realisierung all dieser Maßnahmen, die mit hohen Investitionskosten verbunden sind, stellt insgesamt einen wesentlichen Beitrag für die Verbesserung der Umweltqualität entlang von Bahnstrecken dar.

Aufgrund einer in Vorbereitung befindlichen Datenbank über Lärmschutz im Bereich des Schienenverkehrs, die sämtliche bedeutenden internationalen technischen Maßnahmen erfaßt (Vergabe an einen externen Gutachter), ist es den ÖBB in Zukunft möglich, weitere Alternativen zur Lärmreduzierung auf ihre Anwendbarkeit hin zu überprüfen.

Mit dieser Datenbank ist gewährleistet, daß die ÖBB alle lärmschutztechnischen Möglichkeiten - bei Gewährleistung der technischen Zweckmäßigkeit und wirtschaftlichen Vertretbarkeit - einsetzen können.

Abfallentsorgung

Im Bereich der ÖBB wird eine getrennte Müllsammlung bereits seit 1987 - in Zusammenarbeit mit Gemeinden - durchgeführt.

Die ÖBB sind als umweltfreundliches Verkehrsmittel selbstverständlich bestrebt, dieses Programm - im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten - sukzessive auszuweiten.

- 4 -

Entsorgung betrieblicher Abwässer

Die ÖBB setzen ihr Programm der umweltfreundlichen Entsorgung betrieblicher Abwässer von Hauptwerkstätten und Zugförderungsleitungen bzw. -stellen konsequent fort.

An effizienten Maßnahmen sind insbesondere die Errichtung von getrennten Kanalsystemen, der Einbau von Ölabscheidern sowie der Bau von Spaltanlagen zu nennen.

Darüberhinaus wurden bzw. werden von den ÖBB laufend Verbesserungen im Einsatz umweltfreundlicher Reinigungsmittel für die Fahrzeugreinigung vorgenommen.

Einsatz von Herbiziden

Die ÖBB sind ständig bemüht, Verbesserungen auch im Gebrauch von Spritzmitteln vorzunehmen.

So werden beispielsweise seit 1.1.1989 von den ÖBB Produkte mit dem Wirkstoff Atrazin nicht mehr eingesetzt.

Ab 1991 beabsichtigen die ÖBB, im Gleisbereich ausschließlich neuentwickelte Herbizide zu verwenden, die sich durch äußerst kurze biologische Halbwertzeiten sowie geringe Mobilität auszeichnen und daher als ökologisch günstig beurteilt werden können.

Neben der guten Umweltverträglichkeit ist durch diese Produkte eine deutliche Reduzierung der Aufwandsmengen zu erwarten.

Weiters ist vorgesehen, den Herbizideneinsatz auf sonstigen Bahnanlagen schrittweise zu verringern und umweltfreundlichere Produkte dafür einzusetzen.

Maßnahmen im Bereich des Kraftwagendienstes (KWD) der ÖBB

An umweltrelevanten Verbesserungen sind hier insbesondere anzuführen:

- Ankauf bzw. Einsatz von Kraftfahrzeugen, welche die gesetzlichen Emissionswerte unterschreiten (moderne Motor-konstruktion)
- optimale Einstellung der Dieselmotoren durch verstärkten Einsatz des KWD-Motordiagnosewagens (Absenkung des Treibstoffverbrauches)
- Einsatz von asbestfreien Bremsbelägen
- Inbetriebnahme von Altölverbrennungsanlagen mit spezieller Rauchgasreinigung.

- 5 -

### Post und Telegraphenverwaltung

Seit der Heizperiode 1986/87 werden bei allen Dienststellen, die mit flüssigen Brennstoffen beheizt werden, ausschließlich Heizöle mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,30% verwendet. Die weniger umweltfreundlichen Heizöle mittel und schwer werden nicht mehr beschafft. Ab der Heizperiode 1989/90 wurde für Dienststellen in Tirol und Vorarlberg Heizöl leicht mit einem Schwefelgehalt von 0,20% angekauft. Für 1990 wurde die Anordnung getroffen, sämtliche mit Heizöl leicht betriebenen Heizanlagen der PTV auf eine 0,20% schwefelarme Heizölqualität umzustellen (Beschaffungsvolumen ca. 9.000 - 10.000 Tonnen). Im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten werden auch einzelne Zentralheizungsanlagen an das Fernwärmenetz angeschlossen; darüber hinaus erfolgt der Einbau von Elektro-Heizungen bzw. wird die Umstellung bestehender Heizungsanlagen auf eine umweltfreundliche Betriebsart weiter verfolgt.

Bestehende Heizungsanlagen werden laufend auf die Einhaltung der mit Landesgesetzen bzw. einschlägigen Bundesgesetzen festgelegten Emissionswerte (insbes. in bezug auf Ruß) überprüft.

Im Bereich der Materialbewirtschaftung im Fernmeldesektor erfolgt die Trennung der Altstoffe nach Grundstoffen (Blei, Kupfer, Eisen usw.).

Blei und Kupfer werden den Lieferfirmen im Zuge der Neubesetzung zur Umarbeitung übergeben.

Gesättigte Lösungsmittel müssen von den Lieferfirmen zurückgenommen werden. Werkstättenabfälle (Lackreste oder galvanische Rückstände z.B.) werden jeweils im anfallenden Bereich nach den geltenden Landesgesetzen entsorgt.

Im Postautodienst sind folgende Maßnahmen ergriffen worden: Seit Jänner 1988 dürfen keine Spraydosen mit ozonschädigendem Treibgas mehr beschafft werden.

Seit Anfang November 1987 läuft ein Betriebsversuch "Neue Elektro-Paketwagen" in Zusammenarbeit mit der Firma ELIN, der jedoch infolge immer wieder auftretender technischer Probleme bei der Entwicklung des Batteriesystems (Verwendung einer ZnBr-Batterie, die bei gleichem Gewicht zumindest die doppelte Reichweite einer Pb-Batterie erbringen soll) erst im August 1989 zur Aufnahme umfangreicher Testfahrten durch die Firma ELIN führte. Ein Praxistest bei der Post (12-monatige Erprobung im Paketzustelldienst voraussichtlich in Wien und Graz) wird vermutlich erst ab Frühjahr 1991 möglich sein.

1989 wurden 7 "lärmarme" LKW der Fa. Steyr beschafft. 5 Fahrzeuge sind bereits im Einsatz (Wien und Salzburg), 2 Fahrzeuge werden noch im April 1990 ausgeliefert und in Linz und Klagenfurt zum Einsatz gelangen. Im Bereich Innsbruck wurde ein Steyr-LKW entsprechend nachgerüstet.

Das Austauschprogramm 1990 sieht die Bestellung von 8 LKW bei der Fa. Steyr und 13 LKW bei der Fa. ÖAF vor; mit der Auslieferung dieser Fahrzeuge wird zwischen Mai und Oktober 1990

- 6 -

gerechnet. Darüber hinaus ist vorgesehen, Mitte 1990 auf Vorbelastung 1991 weitere 5 LKW der Fa. ÖAF (alle "lärmarm") zu bestellen, die zwischen Dezember 1990 und Jänner 1991 geliefert werden sollen.

Im Oktober 1989 wurde ein Golf Kat Diesel (Umweltgolf) getestet und dabei eine merkbare Geruchsabnahme registriert. Um die technische Konzeption dieses "Umweltgolf" in Form einer Langzeitbeobachtung zu testen, wurden im März 1990 18 Golf Kat Diesel bestellt, die im Mai 1990 ausgeliefert werden und im ganzen Bundesgebiet verteilt zum Einsatz kommen sollen.

Im Oktober 1987 und im März 1990 wurden die Bediensteten der Post angewiesen, im Zusammenhang mit der Verwendung von Kfz ein umweltschonendes Verhalten an den Tag zu legen, und zwar

- alle Fahrten mit Kfz der Post sind auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken, das bedingt, wenn möglich, Benützung von Massenverkehrsmitteln, Fahrten mehrerer Bediensteter mit gleichem Ziel oder gleicher Richtung sind so abzustimmen, daß möglichst wenige Fahrzeuge benötigt werden.
- beim Lenken von Kraftfahrzeugen der Post ist auf eine umweltschonende Fahrweise zu achten, d.h. der Motor soll nicht bei stehendem Fahrzeug warm laufen, bei Aufenthalt von voraussichtlich länger als 1 Minute ist der Motor abzustellen, Standheizungen sind nur bei extremen Temperaturen zu betreiben.
- auf den technisch einwandfreien Zustand der Motoren (optimale Einstellung der Zündung, des Vergasers, der Einspritzpumpe, der automatischen Starthilfe) ist ständig zu achten.

Seit dieser Legislaturperiode wird verstärkt Recycling-Papier u.a. für folgende Zwecke beschafft:

- seit 1986 für Briefpapier und Kuverts
- seit 1987 für Hygiene-Papier
- seit 1988 für Drucksorten, Dienstvorschriften, Lernbehelfe und Aussendungen.

Der Einsatz von Recycling-Papier ist von 47 t im Jahre 1986 auf 418 t im Jahre 1989 gestiegen.

Bei der Herstellung der Telefonbücher wird hinsichtlich Papierqualität, Rückenverarbeitung (Bindung und Klebung) sowie Druckfarben eine Ausstattung gewählt, die eine Wiederverwertung zu höherwertigen Papiersorten sicherstellt.

Bei Umschlagmappen werden nur mehr Produkte ohne PVC beschafft. Auch bedruckte und unbedruckte Selbstklebeblätter werden nur mehr aus Polypropylen-Folien angekauft. PVC-Gebinde werden nicht mehr verwendet.

- 7 -

Die Beschaffungsstellen wurden angewiesen, nach Maßgabe der Marktverfügbarkeit nur mehr umweltfreundliche und in gesundheitlicher Hinsicht unbedenkliche Reinigungs- und Pflegemittel anzukaufen.

Seit 1986 wurden verschiedene Marken und Postkartenausgaben dem Schutz gefährdeter Pflanzen und Tiere gewidmet.

Die Rücknahmeaktion von Kleinbatterien bei Postämtern wird fortgesetzt.

Durch die jährliche Durchführung der Telefonbuch-Verzichtsaktion wird der für die Herstellung benötigte Rohstoff erheblich reduziert. Für die Telefonbuchausgabe 1989/90 haben 22% der Telefonteilnehmer auf die Bereitstellung eines Telefonbuches verzichtet. Dies ermöglichte eine Einsparung von 2351 Tonnen Papier.

Eine umfassende, sich auf das gesamte Bundesgebiet und alle Dienstbereiche erstreckende Aktion betreffend Beschaffung möglichst umweltfreundlicher Produkte, Recycling und Entsorgung von Sondermüll soll neben Verstärkung der Effektivität bei den jeweiligen primären Zielen insbesondere auch eine Motivation aller Mitarbeiter im gesamten Unternehmen für Fragen des Umweltschutzes, des sparsamen Umganges mit Rohstoffen und Energie sowie einer sachgerechten Entsorgung bewirken.

In die postinterne Dienstvorschrift für die Vergabe von Leistungen, Verfahrensbestimmungen, wurde eine Ausführungsbestimmung aufgenommen, die vorsieht, daß für die Leistungserbringung in den Ausschreibungsunterlagen umweltfreundliche Produkte bzw. Verfahren vorzuschreiben sind, soweit dies nach dem jeweiligen Stand der Technik bzw. der Marktlage möglich ist.

Bereits im Dezember 1988 wurde die Post angewiesen, sicherzustellen, daß bei der Pflege von Grundflächen bzw. gärtnerisch gestalteten Flächen keine Herbizide bzw. Pestizide zum Einsatz gelangen.

Derzeit steht eine Novelle zur Postordnung in Ausarbeitung. Im Rahmen dieser Novelle soll im Hinblick auf den wachsenden Widerstand gegen Werbematerial den Empfängern die Möglichkeit geboten werden, die Annahme von Sendungen ohne (persönliche) Anschrift generell zu verweigern.

In Bereichen, in denen der Einsatz von graphischem Recycling-Papier nicht möglich oder dieses für die Verwendung nicht geeignet ist, stehen Produkte aus chlorfrei gebleichtem Papier in Erprobung. Bei Kuverts für das Rechenzentrum der PTV soll dabei getestet werden, ob die Staubentwicklung bei

- 8 -

maschineller Verarbeitung nicht zu groß ist. Auf den Kopiergeräten wird in Zukunft ebenfalls chlorfrei gebleichtes Kopierpapier verwendet (15.000.000 Stück, Format A4 pro Jahr) werden.

Geplant ist ferner die verstärkte Beschaffung von umweltfreundlichen Artikeln des Bürobedarfes, z.B. Klebstoffe ohne Lösungsmittel, nicht lackierte Bunt- und Bleistifte, Marker- und Faserschreiber ohne aromatisierte Kohlenwasserstoffe. Bei Reinigungsmitteln im Toilettenbereich wird der Ersatz der herkömmlichen Mittel durch Essig-Essenzen geprüft.

Im Hochbaubereich wird es zur Einschränkung der Verwendung von PVC, zur Verwendung von Mitteln - Farben, Lacke, Holzschutzmittel etc. - aus rein pflanzlichen oder mineralischen Rohstoffen zur Oberflächenbehandlung kommen; darüber hinaus werden baubiologische Kriterien verstärkt Berücksichtigung finden (all diese Aktivitäten werden im Rahmen des bereits o.a. umfassenden Umweltschutzkonzeptes der PTV zum Tragen kommen).

Bei der Firma KTM wurden 488 KAT-Mopeds in Auftrag gegeben (die Beschaffung war bereits für 1989 geplant, mußte jedoch zurückgestellt werden, da das heimische Modell mit Katalysator erst für 1990 in Aussicht gestellt werden konnte).

Voraussichtlich ab Ende Mai 1990 werden 2 Linienomnibusse der Firma ÖAF-Gräf & Stift mit Rußfiltern zum Einsatz gelangen. Ab Mitte 1990 werden in Stadtomnibussen der Fa. ÖAF-Gräf & Stift im Bereich Wien je ein Rußfilter der VOEST und der Fa. WEBASTO eingesetzt werden (Preis eines Filters je nach Fabrikat 220.000 bis 280.000 Schilling, ohne MWSt.).

### Maßnahmen im Verkehrsbereich

#### LKW-Nachtfahrverbot

Einführung eines Nachtfahrverbotes für nicht-lärmarme LKW seit 1.12.1989 auf der Rheintal-, Brenner-, Inntal-, Pyhrn-, Innkreis und der Tauernautobahn. Gleichzeitig Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf diesen Strecken während der Nachtzeit: 100 km/h für PKW, 90 km/h für Omnibusse und 60 km/h für LKW.

Flankierende Maßnahmen durch die ÖBB:

Folgendes Zusatzangebot steht zur Verfügung:

Brennerroute:

- 10 Züge RoLa Ingolstadt - Brennersee
- 2 Züge RoLa München - Verona
- 16 Regel- und Bedarfszüge im unbegleiteten Kombinierten Verkehr
- 1 Eurocargo-Zug

Von den insgesamt 16 RoLa-Zügen über die Brennerroute (12 neu + 4 bestehende) fallen neun in die Zeit des Nachtfahrverbotes. Diese Züge weisen eine Kapazität von 144 LKW-Einheiten auf.

- 9 -

Die Verladeanlage Brennersee ist fertiggestellt und wurde am 30. November 1989 eröffnet. Die ÖBB gewähren für ihren Streckenteil eine 50%-ige Ermäßigung.

### Abgasgrenzwerte

#### 1) Gasförmige Emissionen

Verschärfung der Abgasvorschriften bzw. herabgesetzte Grenzwerte für

- Kraftwagen mit Dieselmotor und einem Höchstgewicht von nicht mehr als 3.500 kg Höchstgewicht in der 21. KDV-Novelle seit 1.1.1988
- Kraftwagen mit einem Höchstgewicht von nicht mehr als 3.500 kg Höchstgewicht in der 22. KDV-Novelle seit 1.1.1989 (Kategorie A und B)
- Motorfahräder und Motorräder in der 24. KDV-Novelle ab 1.10.1988 bzw. 1.10.1990 mit Übergangsvorschriften

Weiters wurden mit der 24. KDV-Novelle eingeführt:

- Antimanipulationskatalog für Motorfahräder und Kleinmotorräder ab 1.10.1991
- neue Meßmethode für das Betriebsgeräusch von Motorrädern ab 1.10.1991

#### Katalysator für Benzin-LKW und Geländefahrzeuge

Die 22. KDV-Novelle enthält Bestimmungen über Abgaswerte für alle Kraftwagen mit einem Höchstgewicht von nicht mehr als 3.500 kg; in Kraft seit 1.1.1989

#### Katalysator für Mopeds und gesamten KFZ-Bereich

Durch die 24. KDV-Novelle sind Katalysatoren zwecks Erfüllung der Abgasvorschriften für Motoren mit Fremdzündung für Motorfahräder und Kraftwagen mit einem Höchstgewicht von nicht mehr als 3.500 kg erforderlich geworden

#### 2) Partikel

Für Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen und abgeleitete Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor in nicht geländegängiger Bauweise gilt für Partikelemissionen seit 1.1.1986 die Vorschrift US 83 (18. KDV-Novelle).

Für Kraftfahrzeuge in geländegängiger Bauweise und Kraftfahrzeuge mit einer Zuladung von mehr als 760 kg und andere Kraftfahrzeuge als Personenkraftwagen bzw. Kombinationskraftwagen mit einem Höchstgewicht von nicht mehr als 3.500 kg gilt seit 1.1.1989 die US-Norm 84 (22. KDV-Novelle).

Lastkraftwagen mit einem Höchstgewicht von nicht mehr als 3.500 kg Höchstgewicht unterliegen hinsichtlich Rauch bzw. Rußemission seit 1.7.1986 bis 31.12.1988 und Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h seit 1.1.1987 der ECE-Regelung Nr. 24.

- 10 -

Diese Bestimmungen wurden mit 1.1.1987 auch auf Kraftfahrzeuge mit einem Höchstgewicht von mehr als 3.500 kg erweitert (21. KDV-Novelle).

Die Messung der Schwärzungszahl in Bacharacheinheiten ist seit 1.7.1986 für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h vorgeschrieben (1.1.87 bei einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h).

#### Fortsetzung der Kooperation mit der Schweiz und den Skandinavischen Ländern hinsichtlich der Abgasbestimmungen

Die Kooperation mit der Schweiz bzw. den Skandinavischen Ländern wird weiter fortgesetzt. An den zwischen diesen Ländern stattfindenden Besprechungen nimmt jeweils ein Vertreter des Ressorts teil. 1988 trat eine Abgasregelung für Mopeds und Motorräder in Kraft, welche inhaltlich den schweizer Abgasregelungen für einspurige Kraftfahrzeuge entspricht.

#### Zivilluftfahrt

Im Bereiche der Zivilluftfahrt habe ich durch die Änderung der Zivilluftfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung BGBl.Nr. 30/1990 ein zeitlich abgestuftes Verbot der An- und Abflüge auf österreichischen Zivilflugplätzen für Flugzeuge mit Strahlantrieb verfügt, die nicht der leisesten Kategorie von Düsenflugzeugen angehören (sogenanntes "Chapter II - Verbot"). Diese Verordnung ist für die besonders lärmsensiblen Flughäfen Innsbruck und Salzburg bereits am 1. Mai 1990 in Kraft getreten; erste Messungen in Innsbruck haben ergeben, daß damit der Spitzenlärmwert halbiert wurde. Österreich dürfte damit weltweit das erste Land sein, das derart drastische Maßnahmen gegen den Lärm ziviler Flugzeuge eingeführt hat.

#### ÖIAG-Konzern

##### Luft:

Das Hauptaugenmerk der letzten Jahre wurde auf den Bereich Luftreinhaltung gelegt. Die hauptsächlich emittierten Schadstoffe sind Schwefeldioxid, Stickoxide und Staub. Die Anstrengungen zur Reduktion von Schwefeldioxidemissionen betrafen primär Maßnahmen auf der Einsatzseite. Schwefelarme Erze, die Umstellung der Energieversorgung von Kohle und Heizöl schwer auf umweltfreundliche Energieträger bzw. schwefelärmere Brennstoffe, der Einsatz modernster Feuerungstechnik und der Bau von Rauchgasentschwefelungsanlagen hatten direkte Auswirkungen. SO<sub>2</sub>-Reduktionen ergaben sich indirekt auch durch die Energiesparprogramme in den

- 11 -

Unternehmungen und eine verstärkte Nutzung industrieller Abwärme. Gegenüber 1980 konnte eine Reduktion um über 70 % erreicht werden.

Den Hauptanteil der Stickoxidemissionen in Österreich verursacht mit 75 % der Verkehr. Im Konzern konnte gegenüber 1980 eine Reduktion um annähernd 45 % erreicht werden.

Trotz stetiger Produktionssteigerungen konnten im gesamten Verlauf der 80er Jahre die Staubemissionen verringert bzw. deren Anstieg verhindert werden. Der lückenlose Einbau von Primärentstaubungsanlagen und die Einführung modernster Erzeugungsmethoden haben bei umfangreichen Investitionen zur Entstaubung beigetragen.

Bei den pyrogenen Kohlenwasserstoffen hat der Konzern nur einen 0,5 %-Anteil an den gesamtösterreichischen Emissionen.

Die Kohlenmonoxidemissionen sind leicht ansteigend und werden bis 1991 weiterhin ansteigen. Dominiert werden diese Emissionen von einem Einzelemittenten im Konzern, der Hütte Donawitz. Wegen der hohen verkehrsbedingten Emissionen und dem Schadstoffausstoß der Einzelheizungen von Kleinverbrauchern beträgt der CO-Anteil des ÖIAG-Konzerns trotzdem unter 8 % der Gesamtemissionen in Österreich.

#### Wasser:

Die Verbesserung der Abwasserfrachten läßt sich im wesentlichen auf innerbetriebliche Primärmaßnahmen wie Produktionsumstellungen, Kreislaufschließungen etc. zurückführen. Außerdem wurden in den letzten Jahren im Konzern hohe Investitionen in die Abwasserentflechtung und -erfassung getätigt und innerbetriebliche Abwasserreinigungsanlagen errichtet. Dies hat zu einer erheblichen Verringerung der in die Fließgewässer eingeleiteten Fracht geführt.

- 12 -

Abfallwirtschaft:

In den letzten Jahren läßt sich im Konzern eine konstante bis leicht sinkende Tendenz der Abfallmengen für den untersuchten Zeitraum feststellen. Auf Basis des Umweltberichtes Abfall des österreichischen Bundesinstitutes für Gesundheitswesen (erschienen 1989), welcher das Datenmaterial von 1987 aufgearbeitet hat, fallen im Konzern weniger als 1,5 % des Haus- und Gewerbemülls von Österreich an. Die im Konzern anfallenden Sonderabfälle der ÖNORM 2100 (inkl. überwachungsbedürftige Sonderabfälle) liegen in der Bandbreite von 3 - 6 % des Gesamtaufkommens in Österreich.

Im Berichtsjahr hat der Konzern mit der Sonderabfall-Entsorgungs Holding Ges.m.b.H. (SEH) ein Schwesterunternehmen erhalten, welches innerhalb kurzer Frist eine wichtige Rolle in der Abfallentsorgungswirtschaft Österreichs eingenommen hat.

Finanzieller Aufwand:

Die umweltbezogenen Erfolge wurden durch einen steigenden Aufwand finanzieller Mittel erreicht. Im Vergleich zur gesamten österreichischen Industrie, welche im Zeitraum 1987 - 1990 mehr als 39 Mrd. ATS für den Umweltschutz ausgegeben haben wird, betragen die Umweltschutzaufwendungen des Konzerns für diese Zeitspanne etwa 34 %. Aufgeschlüsselt auf die einzelnen Umweltmedien leistet der ÖIAG-Konzern 40 % aller Aufwendungen der österreichischen Industrie auf dem Sektor der Luftreinhaltung, 31 % aller Aufwendungen auf dem Sektor Wasserreinhaltung und 30 % aller Aufwendungen auf dem Sektor Abfall.

Wien, am 17. Mai 1990  
Der Bundesminister

