

**4185/J XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 10.07.2002**

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen

betreffend die Gefährdung der Gesundheit der österreichischen Bevölkerung aufgrund des Fehlens von Regelungen durch das BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) über Schienenfahrzeuge

Das einzige staatliche Regelwerk über Emissionen von Schienenfahrzeugen ist die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Lärmzulässigkeit von Schienenfahrzeugen (Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung - SchLV) StF: BGBl. Nr. 414/1993. Seit damals hat das BMVIT (BMÖVV, BMWVK, BMWV) keinerlei Regelwerke über Schienenfahrzeuge erlassen. Dies trotz des allgemein unbestrittenen Regelungsbedarfs und des zwischenzeitlich in Kraft getretenen Bundesvergabegesetzes 1997 und 2002. Inzwischen sind das Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz, das Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz, das Deregulierungsgesetz, das Interoperabilitätsgesetz und zahlreiche andere Bestimmungen in Kraft getreten, die eine weitgehende Öffnung der Schienennetze gewährleisten bzw. gewährleisten sollen.

Liberalisierung bedeutet Wettbewerb, mit allen positiven und negativen Folgen, und Wettbewerb heißt Kostendruck. Um die Kosten niedrig zu halten bietet sich der Kauf billiger Lokomotiven (etwa alter DDR-Loks ("232")) an. Die daraus resultierende Beeinträchtigung durch Emissionen verursachen betriebswirtschaftlich keine Kosten, sie stellen daher ein wirksames Wettbewerbsinstrument dar.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE:**

1. Stimmt es, dass es für die Emissionen der Verbrennungsmotore von Schienenfahrzeugen keinerlei Regelungen gibt, weder für Feststoffemissionen (Ruß, unverbrannte Feststoffe und andere Partikel) noch für gasförmige Emissionen? Wie hoch ist die bestehende Gesundheitsgefährdung daraus?

2. Welche Grenzwerte für die Emissionen der Verbrennungsmotoren von Schienenfahrzeugen halten Sie für sinnvoll?

3. Stimmt es, dass es sogar 2-Takt-Motore bei einzelnen Fahrzeugen ("Kleinwagen")-gibt? Wie hoch ist die bestehende Gesundheitsgefährdung in diesem Fall?
4. Stimmt es, dass es in manchen Werkstätten für Eisenbahnfahrzeuge sogar Absaugeinrichtungen gibt, damit die zulässigen MAK-Werte (Mittlere Arbeitsplatzkonzentration) gemäß den geltenden Arbeitnehmerschutzbestimmungen eingehalten werden können?
5. Wie können Sie es verantworten, dass Fahrgäste und Anrainer höheren Konzentrationen von Luftschadstoffen aus Schienenfahrzeugen ausgesetzt werden als Arbeitnehmer, weil es seitens des BMVIT keinerlei Regelung gibt? Was ist mit Werkstätten, die nicht entsprechend ausgerüstet sind?
6. Stimmt es, dass mit Ausnahme der ÖBB und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn AG alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Österreichkonzession nur über Dieselfahrzeuge verfügen? Was bedeutet dies für die Gesundheit der Bevölkerung, sollte nicht elektrische Traktion bevorzugt werden?
7. Stimmt es, dass viele Eisenbahnunternehmen für Transportleistungen im Netz der ÖBB gebrauchte Lokomotiven (etwa der uralten DDR-Baureihe 232) beschafft haben? Sind diese Fahrzeuge nicht aus Gesundheits- und Umweltperspektive noch gefährlicher als neue Fahrzeuge?
8. Agiert das BMVIT nicht fahrlässig, wenn es beim Wettbewerb von Eisenbahnunternehmen von Vorteil sein kann, dass Gesundheits- und Umweltgefährdungen (wie oben beschrieben) zugelassen werden, weil das BMVIT noch immer keinerlei Grenzwerte festgelegt hat?
9. Weshalb setzt sich das BMVIT in EU-Gremien und in anderen internationalen Gremien nicht für die Festlegung von Grenzwerten für die Emissionen von Schienenfahrzeugen auf internationaler Basis ein? Benötigt das BMVIT Unterstützung?
10. Setzen Sie sich für die gesundheitsbezogene Festlegung von Grenzwerten für die Emissionen von Schienenfahrzeugen auf internationaler Basis ein, wenn ja, wie im einzelnen, und wenn nein, warum nicht?
11. Ist der Eindruck richtig, dass die für Gesundheit, für Wirtschaft (Wettbewerb) und Verkehr zuständigen Ressorts Gesetze und Verordnungen im Regelfall erst im Rahmen der Begutachtungsverfahren abstimmen und ihre Maßnahmen nicht schon im Vorfeld abstimmen, wie die Stellungnahmen der Ressorts im Rahmen der Begutachtungsverfahren vermitteln?