



II-2248 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

REPUBLIK ÖSTERREICH

XIV. Gesetzgebungsperiode

Der Bundesminister für Verkehr

Pr. 71. 5905/4-1-1977

1033/AB

1977-05-03

zu 102611

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Melter, Dr. Schmidt, Nr.  
1026/J-NR/1977 vom 1977 03 03: "Öl-  
unfall im Bahnhof Hohenems - Sicher-  
heitsvorkehrungen der ÖBB".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

##### Zu 1:

Für die Beförderung gefährlicher Güter gelten die Vorschriften  
der "Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher  
Güter mit der Eisenbahn - RID", die dem Internationalen Über-  
einkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr als Anlage 1 ange-  
schlossen ist. Das RID ist in den Bundesgesetzbüchern Nr.  
137/1967 und Nr. 375/1967 kundgemacht und hat Gesetzesrang; es  
ist überdies in Tarifform als Sonderheft 1 zum Österreichischen  
und zum Internationalen Gütertarif Teil I (ÖGT I und IGT I)  
aufgelegt. Darin sind für die - unter gewissen Bedingungen -  
zur Beförderung zugelassenen gefährlichen Güter ausführliche  
Sicherheitsvorschriften enthalten, die insbesondere die sichere  
Verpackung der Versandstücke, die erforderliche Kennzeichnung  
der Versandstücke und der Wagen mit Gefahrzetteln, die Zusammen-  
ladeverbote sowie die erforderlichen Frachtbriefeintragungen  
betreffen.

Für die sonstigen Güter gelten hingegen die allgemeinen Verpackungsvorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), BGBI.Nr. 170/1967, wonach der Absender verpflichtet ist, das Gut - soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert - so zu verpacken, daß es gegen teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann.

Das Bundesministerium für Verkehr hat weiters 1975 detaillierte Anordnungen betreffend das Umfüllen brennbarer Flüssigkeiten auf Bahng rund und in der Nähe der Eisenbahn erlassen.

Die Österreichischen Bundesbahnen selbst haben genaue Anweisungen für den Fall der Verunreinigung von Ladegleisen und Ladestraßen beim Abfüllen von Mineralölprodukten aufgestellt.

Die ÖBB erteilen weiters nur jenen Firmen die Berechtigung zu Mineralöltransporten, welche sich schriftlich zur strengen Beachtung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften verpflichten. Diese Maßnahme, die den freizügigen Transport von Mineralölprodukten im Schienengüterverkehr im Interesse des Umweltschutzes beseitigte, war nicht nur auf den heftigen Widerstand der betroffenen Firmen gestoßen, sondern hatte auch Transportverluste der Bahn durch Abwanderung zum Straßengüterverkehr zur Folge.

Um die Einhaltung und Überwachung dieser zahlreichen Schutzbestimmungen zu erleichtern, wurden sie von den ÖBB als "Richtlinien für die Manipulation mit Mineralöl, Ausgabe 1976" zusammengefaßt und - nachdem sie vom Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz, dem Bundesministerium für Bauten und Technik,

den Ämtern der Landesregierungen, der damaligen Bundesanstalt für Wasserbiologie und Abwasserforschung, der Österr. Vereinigung für das Gas- und Wasserfach sowie dem Österr. Wasserwirtschaftsverband als zweckmäßig beurteilt wurden - allen mit der Manipulation mit Mineralölen befaßten Bahnbediensteten und den Wasserrechtsbehörden zur Kenntnis gebracht worden.

Zu 2:

Die aufgezählten, zahlreichen und rigorosen Vorschriften und Maßnahmen sind meiner Ansicht nach ausreichend, um eine sichere Betriebsabwicklung zu gewährleisten. Dennoch lasse ich gegenwärtig prüfen, ob deren Einhaltung durch zusätzliche Vorkehrungen noch strenger überwacht werden könnte.

Zu 3:

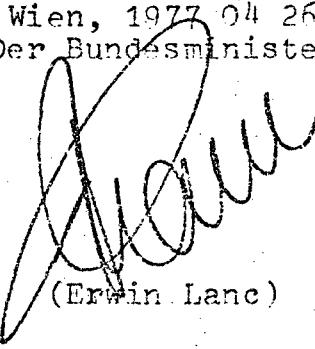
Wie die Untersuchungen zeigten, ist der Unfall im Bahnhof Hohenems weder auf eine Lücke in den Sicherheitsvorschriften noch auf deren mangelhafte Einhaltung zurückzuführen. Die Ursache dieses Unfalls waren menschliche Fehlleistungen von Bahnbediensteten bei den Verschubarbeiten, solche Fehler sind leider nie ganz auszuschalten.

Die ÖBB sind jedoch ständig bemüht, den besonderen Umweltschutzinteressen an sicheren Öltransporten gerecht zu werden. Dazu dienen nicht nur die genauen Sicherheitsvorschriften, durch die Ölunfälle vermieden werden sollen, sondern auch laufende bauliche Verbesserungen, um Umweltschäden durch Öl zu verhindern.

Seit 1973 wurden für die Errichtung von Abfüll- und Tankplätzen, den Einbau von Ölabscheidern in Kanalisationen, die Beschaffung und Bereitstellung von Ölauffangbehältern und Ölbindemitteln rund 12 Mio S aufgewendet. Diese Maßnahmen sind ein Teil des

langfristigen Programmes für den weiteren Ausbau von Sicherheitsvorrichtungen gegen Ölunfälle. Für den Bau dieser Schutzvorrichtungen ist für das Jahr 1977 ein Betrag von rund 3 Mio S vorgesehen.

Wien, 1977 04 26  
Der Bundesminister:



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Erwin Lanz".

(Erwin Lanz)