



**II-4536 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode**

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

Zl. 5901/28-Info-88

2003/AB

1988-06-20

zu 2043/J

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 73 75 07  
Fernschreib-Nr. 111800  
DVR: 0090204

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Dr. Dillersberger und Genossen vom 25. April  
1988, Nr. 2043/J-NR/88, "Maßnahmen beim  
Gefahrengütertransport"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

Durch die Erlassung der Streckenbewilligungsverordnung und der Straßentunnelverordnung wurden bereits die gesetzlichen Voraussetzungen für eine bessere Absicherung von Transporten gefährlicher Güter auf der Straße geschaffen.

Mit 1. April 1988 ist die Streckenbewilligungsverordnung, BGBI.Nr. 20/1988 in Kraft getreten. Bei Beförderungen der im Anhang 1 dieser Verordnung aufgezählten gefährlichen Güter - sogenannte besonders gefährliche Güter - besteht gemäß ihrer besonderen Gefährlichkeit für die Behörde die Möglichkeit, die Beförderungsstrecke festzulegen, wenn bestimmte, in der Verordnung festgelegte Höchstmengen überschritten werden. Damit kann der Verkehr mit solchen Stoffen und Gegenständen von Ballungszentren und anderen besonders gefährdeten Orten, wie z.B. von Wasserschutzgebieten ferngehalten werden.

Aufgrund dieser Verordnung ist es z.B. auch möglich, eine Eskorte durch Begleitfahrzeuge vorzuschreiben. Eine solche Begleitung von bewilligungspflichtigen Gefahrgut-Transporten wird in Zukunft vor allem in jenen Fällen vorgeschrieben werden, in welchen dies im Hinblick auf die Art, Menge und Verpackung des Ladegutes, die verwendeten Fahrzeuge sowie die jeweiligen örtlichen Verhältnisse der zu durchfahrenden

- 2 -

Gebiete, unter besonderer Berücksichtigung der Straßenverhältnisse erforderlich ist.

Eine besondere Regelung gilt seit 1. Jänner 1988 für Tunnelstrecken: Gefahrgut-Beförderungseinheiten, die mit orange-farbenen Tafeln zu kennzeichnen sind und mit denen verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase, sehr gefährliche Stoffe oder mit Wasser gefährlich reagierende Stoffe in Tanks befördert werden, dürfen gemäß den Bestimmungen der Straßentunnelverordnung, BGBI.Nr. 270/1987, den Arlbergtunnel, den Felbertauerntunnel, den Bosrucktunnel, den Kalcherkogeltunnel, den Tauerntunnel und den Katschbergtunnel nur dann befahren, wenn sie u.a. durch mindestens ein Begleitfahrzeug gesichert sind. Diese Begleitfahrzeuge werden gegen Entrichtung einer entsprechenden Vergütung durch den jeweiligen Straßenerhalter oder durch ein von diesem beauftragtes Unternehmen zur Verfügung gestellt. Dadurch sollen die besonderen Gefahren bei Gefahrguttransporten in Straßentunnels, wie z.B. eine Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer im Tunnel oder Schwierigkeiten beim Einsatz von Rettungs- und Hilfsmannschaften bei Unfällen, soweit wie möglich verringert werden. Eine Erstreckung des Geltungsbereiches dieser Verordnung auf weitere Straßentunnelstrecken ist seitens meines Ressorts beabsichtigt. Ein entsprechender Vorschlag erging bereits schriftlich an alle Herrn Landeshauptmänner.

Zu Frage 3:

Die Österreichischen Bundesbahnen tragen dem verkehrspolitischen Wunsch nach Verlagerung von Gefahrguttransporten von der Straße auf die Schiene durch Realisierung eines effizienten Maßnahmenpaketes voll Rechnung.

Dieses Maßnahmenpaket umfaßt folgende Punkte:

1. Sukzessiver Ausbau der Gefahrgutkontrolle:

Seit 1. Juni 1988 werden vier spezielle Transportberater zur Verfügung stehen, um durch intensive Betreuung und Beratung der Gefahrgutversender Fehler bereits vor Abschluß eines Frachtvertrages zu verhindern.

- 3 -

Diese Transportberater werden ein umfangreiches Schulungs- und Weiterbildungsprogramm für jene Mitarbeiter durchführen, die mit der Annahme und Beförderung gefährlicher Güter befaßt sind. Es soll damit sichergestellt werden, die Einhaltung der Gefahrgutbeförderungsvorschriften schon bei der Annahme von Gefahrgutsendungen wirksam zu überwachen.

**2. Dienstbehelf "Gefährliche Güter"**

Dieser Dienstbehelf ist in Form einer "Checkliste" aufgebaut und gibt den damit befaßten Mitarbeitern die Möglichkeit, nach der Vorschrift vorgegebene Handlungs- oder Kontrollabläufe bei der Annahme oder Übernahme von Gefahrgut Punkt für Punkt durchzuführen.

Zusätzlich bietet der Dienstbehelf "Gefährliche Güter" eine graphische Darstellung der Zusammenladeverbote, eine Gefahrzettelübersicht und die numerische Stoffliste der zur Beförderung in Kesselwagen und Tankcontainern zugelassenen Gefahrgütern.

**3. Schulung der Fahrdienstleiternachwuchskräfte im Rahmen von Sicherheitstagen**

Den Fahrdienstleiternachwuchskräften, die nach Ablegung der Verkehrsfachprüfung bereits selbständig Dienst versehen, werden im Vorgriff auf die kommerzielle Fachprüfung, bei der die Bestimmungen über den Transport gefährlicher Güter zum Prüfungsstoff gehören, die für sie wichtigen Bestimmungen der Gefahrgutbeförderungsvorschriften im Rahmen eines Sicherheitstages vermittelt.

**4. Abschluß eines Gefahrgut-Vertrauensübereinkommens zwischen der Deutschen Bundesbahn, den Niederländischen Eisenbahnen AG und den Österreichischen Bundesbahnen zur Beschleunigung der Gefahrguttransporte im internationalen Verkehr**

In diesem Übereinkommen verpflichteten sich die Bahnen, bei der Annahme oder Übernahme von Gefahrgutsendungen die Einhaltung der Gefahrgutbeförderungsvorschriften nach

- 4 -

eine Prüfkatalog, der als Anlage zum Übereinkommen veröffentlicht ist, zu überprüfen.

Damit wurde eine Verkürzung der Grenzaufenthalte im Verkehr zwischen diesen Bahnen erreicht.

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) untersucht derzeit, ob dieses Übereinkommen als Grundlage für die Ausarbeitung eines UIC-Merkblattes herangezogen werden kann.

Darüberhinaus sind Bestrebungen im Gange, das Übereinkommen auch auf andere Bahnen wie die Schweizerischen Bundesbahnen und die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen auszudehnen.

5. Verankerung der Gefahrguttransporte im neuen Marketingkonzept der Österreichischen Bundesbahnen als künftige Hoffnungsmärkte der Schiene

In Entsprechung des neuen Marketingkonzeptes der Österreichischen Bundesbahnen werden Gefahrguttransporte im Rahmen der Marketingmaßnahmen für kombinierte Techniken hinkünftig in noch stärkerem Maße als bisher gefördert.

Insbesondere werden Gefahrguttransporte von folgenden Förderungsmaßnahmen profitieren:

- weitere Anpassung der Infrastruktur an die Nachfrage
- Ausbau des Netzes qualifizierter Güterzüge
- garantierte Beförderungszeiten
- laufende Anpassung des Fahrplanangebotes an die Nachfrage
- Erweiterung des Bestandes an Spezialwagen
- Fortführung der im Einvernehmen mit den Gesellschaften für kombinierte Verkehre praktizierten marktgerechten Preis- und Tarifpolitik
- Abbau von administrativen Hemmnissen an den Grenzen
- verstärkte Public Relationsmaßnahmen und Werbung

- 5 -

- Weiterentwicklung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen.

Im Hinblick auf die verstärkten Akquisitionsbestrebungen der Österreichischen Bundesbahnen wird aber auch den gegen eine verstärkte Verlagerung auf die Schiene vorgebrachten Einwänden (z.B. die Bahn fahre mehr durch dichtbesiedelte Gebiete, transportiere größere Gefahrgutmengen auf einmal und schaffe zusätzliche Risiken durch notwendige Umladungen) entsprechend Rechnung getragen. Hervorzustreichen ist dabei die Ableitung des Gefahrgutverkehrs von dichtverbauten Bereichen, die Sicherstellung von jederzeit abrufbaren Informationen über Art und Menge der in einem Zug beförderten Gefahrgüter sowie die Bereitstellung entsprechend vieler Standorte für gefahrlose Lagerungs- und Umladevorgänge im Bahnbereich.

Da sich für Umladevorgänge Anschlußbahnen in geschlossenen Firmenarealen besonders eignen, werden zur Zeit auch Überlegungen über eine effizientere Anschlußbahnhförderung auf gesetzlicher Grundlage angestellt.

Von Seiten meines Ressorts ist auch vorgesehen, im Rahmen eines neuen "Gefahrgutgesetzes - Eisenbahn", weitere Verbesserungen des behördlichen Instrumentariums bei der Regelung spezifischer Sicherheitsaspekte im Bereich der Bahnbeförderung von Gefahrgut herbeizuführen.

Wien, am 17. Juni 1988

Der Bundesminister

