



REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/11-1-1980

II - 4415 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

598 /AB

1980 -07- 29

zu 634 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dr. Frischenschlager, Dr. Ofner,
Nr. 634/J-NR/1980 vom 1980 06 20,
"Bahnhof Seekirchen-Mattsee".

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Im Bahnhof Seekirchen-Mattsee befindet sich keine ortsfeste Flüssiggasanlage oder ein Gaslager, sondern es wird zur Nahversorgung der Gasverbraucher Flüssiggas aus Eisenbahnkesselwagen in Straßentankfahrzeuge umgeschlagen.

Das Umfüllen und Lagern von Flüssiggasen im Bereich der Eisenbahn ist in den vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebenen "Eisenbahnbehördlichen Richtlinien für Flüssiggasanlagen in der Nähe der Eisenbahn" geregelt. Entsprechend den Sicherheitsvorschriften dieser Richtlinien wurde von den ÖBB ein von der Eisenbahnbehörde gebilligtes Merkblatt erstellt, welches alle beim Umfüllen von Flüssiggas aus Eisenbahnkesselwagen in Straßentankfahrzeuge zu beachtenden Sicherheitsvorkehrungen enthält. Firmen, welche aus Eisenbahnkesselwagen Flüssiggas übernehmen wollen, müssen sich vor Abschluß eines entsprechenden Vertrages zur Einhaltung der im Merkblatt enthaltenen Sicherheitsbestimmungen verpflichten.

Beide Vorschriften, die auf die allgemein geltende Flüssiggasverordnung (BGBl.Nr. 139/71) aufbauen, sind auf die besonderen Verhältnisse der Eisenbahn abgestimmt und enthalten zum Teil noch strengere Schutzbestimmungen als die Flüssiggasverordnung. Diesen Vorschriften wird von den ÖBB strikt entsprochen, wobei auch im gegenständlichen Fall bei den Umfüllvorgängen die geforderten Sicherheitsmaßnahmen immer peinlichst eingehalten werden, was auch laufend durchgeführte Kontrollen seitens des Bundesministeriums für Verkehr bzw. des Verkehrsarbeitsinspektorates immer wieder bestätigen.

Der im Motiventeil genannte Fußweg ist ein "wilder Weg" auf Bahngrund, dessen Benützung durch einheimische Reisende die ÖBB bisher nur geduldet haben. Der Weg liegt - genauso wie die Wohnhäuser - außerhalb der vorgeschriebenen Schutz- und Sicherheitszone und ist außerdem durch eine steile Böschung vom Umfüllplatz getrennt.

Die ÖBB versuchen, auch die Belästigungen durch Abgase bei den maximal zweistündigen Pumpvorgängen möglichst gering zu halten, was insbesondere durch den Einsatz einer elektrischen Pumpe erreicht werden soll.

Die Ausfahrt der Tankfahrzeuge aus der Ladestraße erfolgt zwar rückwärts, erfordert aber keinerlei besondere Lenkmanöver. Die Ausfahrtsstrecke selbst ist breit und übersichtlich, der Straßenverkehr nicht übermäßig stark, sodaß auch hier von einer echten Gefährdung nicht gesprochen werden kann.

Um ein Bild der tatsächlichen Lage zu gewinnen, haben sofort nach Bekanntwerden von Klagen Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr persönlichen Kontakt mit dem Bürgermeister der Marktgemeinde Seekirchen am Wallersee aufgenommen. Dabei wurde auf die zahlreichen wirkungsvollen technischen Vorkehrungen und die strengen, ins Detail gehenden Sicherheitsbestimmungen hingewiesen, die eine Gefährdung nach menschlichem Ermessen ausschließen.

In diesem Zusammenhang sehe ich mich veranlaßt darauf hinzuweisen, daß es wohl allgemein im Interesse der Bevölkerung liegt, Transporte gefährlicher Güter auf möglichst langen Strecken von der Straße auf die Schiene zu verlegen. Nur wenn die Umfüllplätze vorhanden sind, wird es aber möglich sein, Flüssiggas in Tankwagen nur in der Nahversorgung zu befördern, größere Mengen aber auf dem Schienenweg anzuliefern. Es steht eindeutig fest, daß bei Beförderung größerer Mengen von Flüssiggas auf lange Distanzen im Straßenverkehr das Sicherheitsrisiko vielmals höher ist, als jenes, das beim leicht überschaubaren und durch strenge Sicherheitsnormen geregelten Umschlagen von Bahnkesselwagen in Straßentankwagen auftreten kann.

Wenn man sich zum Schutze der Menschen und der Umwelt zur Beförderungsverlagerung gefährlicher Güter von der Straße auf den im Verhältnis mit minimalem Risiko ablaufenden Schienenverkehr bekennt, wird man auch eine ausreichende Anzahl nach bestehendem Recht eingerichteter und danach betriebener, unter ständigen Sicherheitskontrollen stehender Umfüllanlagen zu bejahen haben.

Wien, 1980 07 24

Der Bundesminister

