

II-9549 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



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

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 713 75 07  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/41-4/89

4374 IAB

1989 -12- 27

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 4428 IJ  
Dr. Dillersberger und Genossen vom 23.10.1989,  
Zl. 4428/J-NR/89 betreffend Grundwasserver-  
seuchung durch Zentralverschiebebahnhof Kledering

Zum Motiventeil

Zu den von Ihnen im Motiventeil der Anfrage erhobenen  
Vorwürfe darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Im Zentralverschiebebahnhof Wien (Katastralgemeinde  
Kledering) werden nur geringfügig kommerzielle Agenden wahr-  
genommen. Über das Wagenaufkommen von - mit ÖMV-Fracht  
beladenen - Güterwagen existieren bei den ÖBB keine kommer-  
ziellen Statistiken. Die ÖMV hat mir mitgeteilt, daß sie im  
Vorjahr keine ÖBB-Waggon angemietet haben.

Auch muß ich mich gegen Ihre Behauptung, meine Anfragebeant-  
wortung beruhe auf Halbwahrheit, verwahren. Meine Anfrage-  
beantwortung vom 29. Dezember 1988 war korrekt.

Was den Schutz des vorhandenen Personals anlangt, so werden  
von den ÖBB aufgrund der Bestimmungen der Dienstvorschrift  
V26 (Unfallvorschrift) die mit Transportaufgaben befaßten  
Bediensteten durch theoretische Unterweisung und praktische  
Übungen eingehend auf die Beherrschung außergewöhnlicher  
Ereignisse trainiert.

Ziel dieser Schulungen ist es, nicht nur die Mitarbeiter  
bestmöglich zu schützen, sondern auch die Unfallfolgen zu  
minimieren und Umweltschäden bestmöglich auszuschließen.

- 2 -

Es ist weiters unrichtig, daß nach einem Ölunfall 1987 große Mengen Ölverseuchten Niederschlags in die Liesing gelangten. Durch die ausgeflossenen Ölmengen, wurde auch keine schwerwiegende Ölverseuchung und keine Umweltschäden verursacht.

Es ist auch unrichtig, daß die Böden der Kanäle Risse aufwiesen. Risse traten lediglich im Deckenbereich eines Kanalabschnittes (auf einer Länge von ca. 20 m zwischen den Schächten S4 und S5) auf. Diese Schäden wurden von den ÖBB umgehend im Wege einer umfassenden Kanalsanierung behoben. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers war daher ausgeschlossen.

Es ist weiters unrichtig, daß das unter dem Umweltschutzgleis befindliche Umweltschutzbecken immer wieder undicht geworden ist.

Auch eine Verstopfung der Drainageanlagen war nicht gegeben. Die Anlagen werden periodisch überprüft und gewartet, um Verstopfungen auszuschließen.

Der Zentralverschiebebahnhof Wien ist speziell für Rettungs- und Behebungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter ausgerüstet. Auch in diesem Bereich ist der Zentralverschiebebahnhof Wien innerhalb der europäischen Eisenbahnverwaltungen beispielgebend.

Die ÖBB lassen die mit Rettungs- und Behebungsmaßnahmen im Zusammenhang mit gefährlichen Gütern befaßten Bediensteten genauestens medizinisch untersuchen (diese Vorgangsweise ist durch bahninterne Vorschriften geregelt), damit eine Gesundheitsgefährdung in jedem Fall sofort diagnostiziert und behandelt werden kann.

Bis dato wurde bei keinem Bediensteten eine Gesundheitsgefährdung festgestellt.

- 3 -

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Seit wann ist Ihrem Ressort bekannt, daß nach einem 1987 erfolgten Ölunfall im Bereich des Verschiebebahnhofs Kledering

- a) Ölverseuchter Niederschlag in die Liesing geflossen ist?
- b) Ölverseuchte Kanäle zentimeterbreite Risse zeigten?"

- a) Am 1. August 1987 ereignete sich am Zentralverschiebebahnhof Wien ein Ölunfall, bei dem aus einem beschädigten Kesselwaggon Heizöl "leicht" ausfloß und geringste Mengen Öl über das Kanalsystem in den Liesingbach gelangten, wo sie von der Feuerwehr mittels Ölsperren aufgefangen wurden.

Bei dem lecken Kesselwagen handelte es sich um einen privaten - nicht den ÖBB gehörenden - Mineralölkesselwagen, der für die Beladung leicht entzündlicher, flüssiger Stoffe (Güter gemäß RID Klasse 3) geeignet war. Der Wagen stand nicht im Eigentum der ÖMV und war den gesetzlichen Bestimmungen des RID entsprechend mit Gefahrtafel und Gefahrzettel gekennzeichnet. Die Ladung bestand gemäß Frachtbrief aus 28.720 kg Heizöl.

Das außergewöhnliche Ereignis wurde gemäß den Melderichtlinien der ÖBB Dienstvorschrift V 26 - Unfallvorschrift unverzüglich der zuständigen Aufsichtsbehörde gemeldet.

- b) Ölverseuchte Kanäle existierten nicht. Im Hauptsammelkanal wurde auf einem Bereich von ca. 20 m ein Bauschaden festgestellt, der von einem Gutachter überprüft und entsprechend saniert wurde. Die Dichtheit des Kanals war und ist gewährleistet.

Zu Frage 2:

"Seit wann ist Ihrem Ressort bekannt, daß die Drainageanlagen

- 4 -

im Zentralverschiebebahn- und seiner Umgebung nicht funktionieren?"

Die Drainageleitungen wurden mittels "Kanalfernsehen" überprüft und sind laut Gutachter voll funktionsfähig.

Zu Frage 3 und 4:

"Seit wann ist Ihrem Ressort bekannt, daß im Verschiebebahn- hof Kledering ein sogenanntes "Umweltschutzgleis" mit einem darunter liegenden, undichten, sogenannten "Umweltschutz- becken" liegt?"

"Seit wann ist Ihrem Ressort bekannt, zu welchen Zwecken dieses Umweltschutzgleis samt Umweltschutzbecken dient?"

Das Umweltschutzgleis und die dazugehörigen Becken sind in ihrer Funktion genau definiert und entsprechen den umweltschutztechnischen Vorschriften.

Eine ca. 1 cm dicke fugenlose Sperrschicht, die absolut dicht ausgeführt wurde, ist öl-, benzin-, benzol-, laugen- und säurebeständig.

Grundwasser- und Bodenverunreinigungen sind daher auszuschließen.

Zu Frage 5:

Seit wann ist Ihrem Ressort bekannt, daß

- a) auch ÖBB-Bedienstete die Verladung bzw. Bergung von Giftfässern in Kledering durchführen,
- b) laut Rechnungshof für diese Zwecke weder Atemschutz noch Schutzanzüge vorhanden sind bzw. waren?"

a) ÖBB-Personal wird nur für Verladearbeiten im Stückgutverkehr sowie bei der Verladung von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs eingesetzt.

b) Im Hinblick auf die von der Aufsichtsbehörde bescheidmäßig erlassenen feuerpolizeilichen Auflagen wurde am Zentral-

- 5 -

verschiebepbahnhof Wien eine Einsatztruppe installiert, die insbesondere für Unregelmäßigkeiten mit gefährlichen Gütern speziell ausgebildet und ausgerüstet ist.

Die Ausbildung und Ausrüstung schließt selbstverständlich auch das Tragen von Atemschutzgeräten und Schutzanzügen mit ein. Darüberhinaus wird die effiziente Einsatzbereitschaft laufend durch das Abhalten von Übungen überprüft.

Diese Einsatztruppe (die ausschließlich aus Bediensteten der ÖBB besteht) umfaßt derzeit einen Mannschaftsstand von 56 Bediensteten.

Die Einsatzbereitschaft ist jederzeit gegeben.

Die Ausrüstung umfaßt insbesondere

- modernste Preßluftatmer
- Schutzanzüge der Stufe 2 der ÖNORM
- Gesichtsschutz (Vollsichtmasken, Schutzbrillen)
- Schutzhandschuhe
- Sicherheitsstiefel
- Vorsorgegerätschaften und -materialien.

Der bestehende, umfassende Einsatzplan gewährleistet eine rasche und effiziente Einsatzbereitschaft.

Durch monatliche Übungen wird darüberhinaus die Effektivität der Einsatztruppe erhalten.

Zu Frage 6 und 7:

"Ist Ihrem Ressort bekannt, welche Mengen und Arten von Sondermüll seit Bestehen des Verschiebepbahnhofs Kledering das sogenannte Umweltschutzgleis passierten?"

"Ist Ihrem Ressort bekannt, welche Mengen und Arten von Sondermüll seither in das sogenannte Umweltschutzbecken gelangten bzw. dort versickerten?"

- 6 -

Im Zuge des Ölunfalles am 1. August 1987 gelangten nur geringste Mengen in das Becken des Umweltschutzgleises. Darüberhinaus ist technisch sichergestellt, daß keine Kontaminationen dieses Becken passieren, da anfallende Kontaminationen gesondert entsorgt werden. Von Versickerungen kann im gegenständlichen Fall keinesfalls gesprochen werden, zudem ist eine zusätzliche Sicherheit durch die bestehenden Ölabscheider gegeben.

Zu Frage 8:

"Wann werden Sie dem Nationalrat über diesen geradezu unfassbaren Umwelt- und Gesundheitsskandal im Verschiebebahnhof Kledering einen detaillierten Bericht erstatten?"

Im Lichte der Ausführungen zu den Fragepunkten 1 - 7 erübrigt sich meiner Meinung nach ein derartiger Bericht.

Wien, am 28. Dezember 1989

Der Bundesminister

