

II-6877 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/25-4-92

2996 IAB
1992 -07-20
zu 3000 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Langthaler, Freunde und Freundinnen vom 19. Mai 1992,
Zl. 3000/J-NR/1992 "Chlorchemikalien"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Wieviel Tonnen Chlorgas wurden durch Österreich auf welchen Strecken im Jahr 1991 transportiert?"

Wieviel Tonnen Vinylchlorid wurden in (bzw. durch) Österreich auf welchen Routen im Jahr 1991 transportiert?"

Da das "Straßen- und Schienenverkehrs-Statistikgesetz", BGBl. Nr. 142/1983 bzw. die darauf fußende Verordnung, BGBl. Nr. 290/1983, keine auf bestimmte Strecken bezogenen Erhebungen des Gefahrguttransportes und keine Aufschlüsselung innerhalb der Klasse 2 des ADR/RID vorsehen und entsprechende Einzelerhebungen für das Jahr 1991 nicht vorliegen, stehen die in der Anfrage angesprochenen statistischen Detailangaben nur aus unternehmensinternen Quellen zur Verfügung. Das der Vollzugszuständigkeit des BMÖWV unterliegende Transportunternehmen ist nur die ÖBB.

Im Jahr 1991 beförderten die ÖBB insgesamt 10.510,5 Tonnen Chlor in Gasform durch Österreich (1990 waren es noch 17.193,8 Tonnen).

Im Jahr 1991 wurden von den ÖBB insgesamt 61.290,4 Tonnen Vinylchlorid in bzw. durch Österreich transportiert (1990: 63.414,5 Tonnen).

- 2 -

Im Zuge einer verstärkten Konzentration der Produktions- und Verarbeitungsvorgänge in den Betrieben sind diese Transporte rückläufig.

Zu Frage 3:

"Besonders die Anrainer der Strecke Hallein --> Salzburg sind in Österreich wegen der zehntausenden Tonnen von Chlorgas und Vinylchlorid einem besonderen Risiko ausgesetzt. Ein PVC-Verbot, wie es bereits 1989 vom Umweltministerium vorgeschlagen wurde, würde für die dortige Bevölkerung die Gefährdung mit einem Schlag beseitigen.

Halten Sie die getroffenen passiven Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Katastrophenschutzmaßnahmen) für ausreichend?"

Wie bereits in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1740/J-NR/1991 - die als Beilage angeschlossen ist - ausgeführt wurde, bestehen für Chlor bzw. Vinylchlorid besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Hintanhaltung der Wahrscheinlichkeit und der Auswirkungen eines Unfalls mit Austritt der genannten Stoffe. Die bei einem allenfalls dennoch auftretenden derartigen Unfall zu treffenden Maßnahmen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Länder bzw. des BM für Inneres.

Um das Transportrisiko auf der Schiene so gering wie möglich zu halten, wurden seitens der ÖBB eine Reihe von Maßnahmen, die Sie der angeschlossenen Anfragebeantwortung entnehmen können, gesetzt.

Zu Frage 4:

"Würde nicht ein PVC-Verbot einen wesentlich effizienteren Schutz für die Anrainer der Strecke bieten?"

Aus dem Gesichtspunkt der Transportsicherheit ist diese Frage dann zu bejahen, wenn im Gefolge eines PVC-Verbotes auch tatsächlich keine Chlor- bzw. Vinylchloridtransporte mehr stattfinden. Bei Verboten ohne Alternativen zur Befriedigung der den Transportbedürfnissen zugrundeliegenden Nachfrage müßte jedoch, soweit die Einhaltung nicht ausreichend kontrolliert

- 3 -

werden kann, mit vermehrten undecklierten Transporten gerechnet werden, was eine beträchtliche Erhöhung des Risikos mit sich brächte.

Zu Frage 5:

"Befürworten Sie ein PVC-Totalverbot? Werden Sie sich in der Regierung für eine solche Maßnahme einsetzen?"

Angesichts der internationalen Verflechtung sind derartige Verbote nur im internationalen Rahmen zielführend. Das Verkehrsressort wird im Rahmen der Novellierung der Beförderungsbestimmungen für Chlor bzw. Vinylchlorid auf internationaler Ebene gegen diese Stoffe vorgebrachte Einwände artikulieren und sich für weitere Verschärfungen aussprechen.

Zu Frage 6:

"Eine Studie der "Ökologischen Briefe" (Frankfurt/Main, 1992) im Auftrag von Greenpeace Deutschland (Titel: "Chlor tötet") kommt zum Schluß, daß die Zahl der Verletzten bei Chlorunfällen (Betriebs- und Transportunfälle) in der BRD (nur alte Bundesländer) in den Jahren 1983-1991 im Vergleich zu den Jahren 1974-1982 sich mehr als verdoppelt hat. 77 % aller Verletzten, so kommt die Studie zum Schluß, entfallen auf Transportunfälle.

Gibt es Transportunfall-Statistiken für den Transport (Straße und Schiene) der verschiedenen Chlorchemikalien (wie etwa Chlorgas, Vinylchlorid, Natriumhypochlorit etc.) für Österreich?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, seit wann werden sie geführt?

Wenn ja, was besagen sie (Auflistung pro Jahr seit 1970, Angabe des Unfallorts, der Unfallursache und der Chemikalien, der Zahl der Verletzten/Evakuierten)?

Wenn ja, wie beurteilen Sie Ihre Vollständigkeit?

Wer führt diese Aufstellungen?

Zur Frage einer Transportunfall-Statistik wurde ebenfalls bereits in der Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1740/J-NR/1991 Stellung genommen.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß in vergleichbaren Fällen immer wieder festzustellen war, daß sich die höhere Zahl von

- 4 -

"Transportunfällen" im Sinne der Statistiken größtenteils aus der Einrechnung von Unfällen beim Be- und Entladen ergeben hat, die jedoch eher als Betriebsunfälle des verladenden Betriebs zu werten und im Rahmen der Störfallverordnung zu behandeln sind.

Zu Frage 7:

"Besteht in Österreich eine Meldepflicht bei Transportunfällen an öffentliche (oder andere) Stellen?

Wenn ja, an welche?

Wenn ja, wer hat Zugang zu diesen Daten?

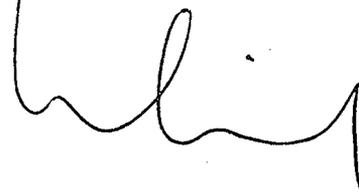
Wenn nein, warum nicht?

Wenn nein, ist eine solche geplant?"

Derartige Meldepflichten an das Bundesministerium für Inneres bzw. das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bestehen. Im übrigen ermöglicht es die geringe Anzahl schwererer Transportunfälle mit gefährlichen Gütern jeden einzelnen Unfall eingehend zu analysieren. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr legt dabei seiner Aufgabenstellung entsprechend das Schwergewicht auf Fragen der Gefahrgut-Gesetzgebung im Hinblick auf deren allfällig notwendige Modifizierung, Interpretation oder Verbesserung im Vollzug. Eine Zugangsbeschränkung zu solchen Informationen besteht - abgesehen vom allfälligen Schutz im Rahmen des Datenschutzes - nicht.

Wien, am 17. Juli 1992

Der Bundesminister





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

Pr.Zl. 5901/50-4-91

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

BEILAGE

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Langthaler und Freunde vom 16. Oktober 1991,
Zl. 1740/J-NR/1991 "Chlorchemie"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist sich Ihr Ministerium der Gefahren, die von diesen
Transporten ausgeht, bewußt?
Wenn ja, welche Maßnahmen setzt Ihr Ministerium?"

Wie die auf nationaler und internationaler Ebene ergriffenen
und unterstützten Initiativen zeigen, ist sich das Ver-
kehrsressort der mit der Beförderung gefährlicher Güter ver-
bundenen Gefahren durchaus bewußt. Die für den Gefahrguttrans-
port auf der Schiene maßgebliche "Ordnung für die internatio-
nale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anlage I
zum Anhang B (Einheitliche Rechtsvorschriften CIM) des Über-
einkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)"
sieht detaillierte Sicherheitsvorkehrungen wie z.B. bei Chlor
die Bemessung der Tanks nach einem Berechnungsdruck von minde-
stens 2,2 MPa (22 bar) vor. Dies bedeutet bei einem zylindri-
schen Tank aus einem der üblichen Werkstoffe je nach Durchmes-
ser eine Wandstärke von rd. 10 - 15 mm. Tankcontainer sind
gem. § 33 Abs. 2 lit d der Dampfkesselverordnung mit 1.000 l
begrenzt.

Darüberhinaus wurden von Seiten der ÖBB folgende Maßnahmen
gesetzt:

- Einrichtung des Koordinationsgremiums "Arbeitskreis Ge-
fährlicher Güter";

- 2 -

- Installierung von speziellen Transportberatern für Gefahrgut;
- Einsatz eines Hochschulchemikers in der Generaldirektion der ÖBB, der die Transportberater Gefahrgut und die mit dem Transport gefährlicher Güter befaßten Fachstellen im Hinblick auf chemisches Fachwissen entsprechend unterweist und unterstützt;
- Bereitstellung von insgesamt 88 Auffangwagen für die Aufnahme gegebenenfalls austretender gefährlicher Güter;
- Installierung von Betriebsfeuerwehren in den ÖBB-Hauptwerkstätten, im Güterbahnhof Wolfurt, im Zentralverschiebebahnhof Wien sowie im Großverschiebebahnhof Villach Süd;
- Errichtung von speziellen Umweltschutzgleisen im Zentralverschiebebahnhof Wien, im Großverschiebebahnhof Villach Süd sowie im Güterbahnhof Wolfurt;
- Auflage des Dienstbehelfes "Gefährliche Güter", welcher in Checklisten-Form alle Prüfmaßnahmen bei RID-Sendungen enthält und dadurch den Mitarbeitern (auch unter Zeitdruck) die Prüfung der Einhaltung der Bestimmungen erleichtert.

Im Straßenbereich sind Tanktransporte von mehr als 10.000 l Chlor verboten. Tanks für Chlor dürfen keine Tanköffnungen unter dem Flüssigkeitsspiegel, und keine Tank-Reinigungsöffnungen (Handlöcher) aufweisen.

Weitere Beförderungsbeschränkungen auf der Straße ergeben sich auf Grund der Straßentunnelverordnung und der Streckenbewilligungsverordnung (sh. Antwort zu Frage 3).

Mittels der auf den Kesselwagen/Tankfahrzeugen anzubringenden orangefarbenen Kennzeichnung/Tafel gemäß Anhang VII des RID (266/1017 für Chlor und 219/1086 für Vinylchlorid) sowie der Gefahrzettel werden die Einsatzmannschaften bei Zwischenfällen auf die besonderen Gefahren dieser Stoffe hingewiesen und auf Grund ihrer Einsatzunterlagen zu den nötigen Maßnahmen veranlaßt.

Der Inhalt der orangefarbenen Kennzeichnung ist in der elektronisch gespeicherten GIS-Wagenliste jederzeit abrufbar.

- 3 -

Zu Frage 2:

"Existiert eine Transportunfall-Statistik für Österreich (Straße und Schiene)?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wer führt sie?

Wenn ja, für wen ist diese zugänglich?

Wenn ja, seit wann gibt es sie?"

Eine statistische Erfassung aller Straßenverkehrsunfälle erfolgt durch das Österreichische Statistische Zentralamt. Zusätzlich zu dem allgemeinen Erfassungsformular ist von der Exekutive ein spezielles Meldeblatt bei Straßenverkehrsunfälle mit Gefahrgutfahrzeugen auszufüllen. Entsprechende Auswertungen erfolgen ebenfalls durch das Statistische Zentralamt.

Gefahrgutzwischenfälle auf der Schiene werden dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr von den Eisenbahnen auf Grund der einschlägigen Eisenbahndienstvorschriften mit einem speziellen Meldeformular gemeldet.

Für Zwischenfälle mit radioaktiven Stoffen gibt es ein spezielles Erfassungsformular und Auswertungsprogramm (EVTRAM) der IAEO.

Auf Grund der überschaubaren Zahl der in einem Jahr anfallenden nennenswerten Gefahrgut-Transportzwischenfälle können bei Bedarf jederzeit Auflistungen bzw. strukturierte Aufstellungen der in einem bestimmten Zeitraum gemeldeten Transport-Zwischenfälle angefertigt werden.

Zu Frage 3:

"Werden sie sich dafür einsetzen, daß hochgefährliche Stoffe wie Chlorgas und Vinylchlorid nicht mehr transportiert werden dürfen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, auf welche Weise gedenken Sie dies zu tun?"

Als Beförderungseinschränkung auf der Straße wurde vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für be-

- 4 -

stimmte Tunnelstrecken auf Grund der Straßentunnelverordnung, BGBl.Nr. 270/1987 idF. BGBl.Nr. 22/ 1990 eine Tankbeförderung von Chlor bzw. Vinylchlorid nur unter Begleitung zugelassen.

Weiters unterliegen Beförderungen von Chlor bzw. Vinylchlorid in Mengen von mehr als 1.000 kg einer Streckenbewilligungspflicht gemäß der Streckenbewilligungsverordnung, BGBl.Nr. 20/1988 idF. BGBl.Nr. 114/1989 und 267/1989.

Für den Bereich des internationalen Straßenverkehrs wurde dem für das "Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)" zuständigen Gremium ein österreichischer Antrag vorgelegt, der für Transporte von Chlor bzw. Vinylchlorid eine Mengengrenzung je Beförderungseinheit auf höchstens 10.000 kg vorsieht. Ein Beförderungsverbot für die Beförderung von Chlor und Vinylchlorid auf der Straße widerspricht dem internationalen ADR-Übereinkommen und ließe sich nur durch eine einseitige Kündigung dieses Übereinkommens verwirklichen.

Ein Beförderungsverbot für die Beförderung von Chlor und Vinylchlorid in Eisenbahnkesselwagen widerspräche der sich aus den Art. 3 - 5 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, Anhang B des COTIF, BGBl.Nr. 225/ 1985 bzw. den §§ 3, 55 und 56 des Eisenbahnbeförderungsgesetzes, BGBl.Nr. 180/1988, ergebenden Beförderungspflicht bei Einhaltung der Vorschriften des RID.

Zu Frage 4:

"Werden Sie internationale Initiativen im Rahmen des COTIF-Vertrags einleiten, damit Vinylchlorid in jene Gefahrenklasse (RID-Klasse 2 Ziffer 3c) eingestuft wird, die der Gefährlichkeit von Vinylchlorid entspricht?

(Anmerkung: Zur Zeit ermöglicht die RID-Einstufung (Klasse 2 Ziffer 3c) einen Bahntransport und dies trotz der erwiesenen Cancerogenität.)

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?"

- 5 -

Die zuständigen Gremien für Umklassifizierungen gefährlicher Güter sind das Subcommittee bzw. Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC), dessen Empfehlungen in den Regelungen für die einzelnen Verkehrsträger (ADR, RID, IMDG-Code, ICAO-TI etc.) umgesetzt werden.

Dort wurde die Klasse 2 unlängst einer Revision unterzogen, deren Umsetzung im RID/ADR noch bevorsteht. Dabei wurden bezüglich Vinylchlorid die in der Anfrage zum Ausdruck kommenden Vorstellungen zwar diskutiert, jedoch entgegen diesen Vorstellungen nicht in die Unterklasse 2.3 (toxische Gase) aufgenommen sondern in die Unterklasse 2.1 (brennbare Gase). Dies deshalb, weil als Kriterium für die Toxizität nicht die Langzeitwirkung sondern die unmittelbare Gefährdung beim Transportunfall herangezogen wird und mit einem LC₅₀-Grenzwert von $\leq 5.000 \text{ ml/m}^3$ festgesetzt wurde.

Zu Frage 5:

"Werden Sie Initiativen setzen, daß in bilateralen (bzw. multilateralen) Abkommen der Transport des hochgefährlichen Vinylchlorids verboten wird?

(Anmerkung: Der bilaterale Vinylchloridtransport bewegt sich auf der Strecke Hallein - Salzburg - Burghausen (Bayern). Damit wäre auch durch ein bilaterales Vinylchlorid-Verbotsabkommen mit Deutschland ein beträchtlicher Teil der Gefährdung vermeidbar.)

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?"

Beschränkungen des internationalen Straßentransportes aus Gründen der Sicherheit während der Beförderung sind - wie bereits in der Antwort zu Frage 3 erwähnt - bei Einhaltung der Vorschriften des ADR nur in jenen Fällen zulässig, in denen das ADR keine Regelungen trifft (Art. 2 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1, Randnummer 10.599 des ADR), dzt. z.B. Verkehr durch Tunnel, Streckenbewilligungspflicht.

- 6 -

Eine unlängst eingeleitete österreichische Initiative (Erfassung des Ist-Zustandes durch eine Befragungsaktion unter den ADR-Mitgliedstaaten, Bericht, Vorschlag für eine Verankerung im ADR) ist derzeit bestrebt, sektorale Fahrverbote nach dem Straßenverkehrsrecht, die durch nationale Behörden verhängt werden können, hinsichtlich ihres Anwendungsumfanges und ihrer Anwendungspraxis im Rahmen des internationalen Vertragswerkes auf eine rechtlich klare definierte Grundlage zu stellen.

Im Schienenverkehr besteht nach der CIM (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Eisenbahnbeförderung von Gütern) für Wagenladungen bei Einhaltung aller RID-Bestimmungen Beförderungspflicht.

Zu Frage 6:

"Besitzt Ihr Ministerium Auflistungen darüber, wieviel Vinylchlorid und Chlorgas Österreich als Transitland (z.B. über die Brennerroute) durchqueren?

Wenn ja, wieviel und auf welchen Strecken laufen die Transporte?

Wenn nein, warum nicht?"

Die vom Österreichischen Statistischen Zentralamt auf Grund des Straßen- und Schienenverkehrsstatistikgesetzes erstellten Statistiken können innerhalb der Klasse 2 des ADR/RID nicht nach Ziffer und Buchstaben aufgeschlüsselt werden.

Da auf Grund der über ausgefüllte Formulare laufenden Erhebung und der Modalitäten der weiteren Verarbeitung keine ausreichend verlässlichen und aktuellen Daten verfügbar sind, sind Bestrebungen im Gange, die Anwendung innovativer Technologien zur berührungslosen Erfassung der Gefahrgut-Transportdaten voranzutreiben. Zielsetzung ist eine möglichst lückenlose Überwachung der Transporte, eine Verarbeitung und Weitergabe der Daten an Kontrollorgane, eine gezielte Einsatzleistung bei Zwischenfällen und nicht zuletzt auch die Erstellung verlässlicher Statistiken.

- 7 -

Von Seiten der Österreichischen Bundesbahnen liegen Aufzeichnungen über den Schienentransport von Vinylchlorid und Chlorgas im Transit durch Österreich vor:

- Im Jahr 1990 wurden von den ÖBB 11.241,9 Tonnen Vinylchlorid durch Österreich - auf der Strecke Kufstein-Brenner transportiert.
- Im Jahr 1990 beförderten die ÖBB insgesamt 17.193,8 Tonnen Chlor in Gasform durch Österreich. Dieser Transitverkehr ist wie folgt aufgeschlüsselt:

Eintrittsbahnhof	Austrittsbahnhof	Anzahl d.Wagen	Tonnage
Buchs	Jesenice	48	2,282,2
Tarvisio-C.	Salzburg	4	225,7
Tarvisio-C.	Staatsgr.Baumgarten	1	56,4
Brenner	Kufstein	246	13.689,9
Passau	Staatsgr.Baumgarten	1	51,5
Salzburg	Jesenice	1	6,0
Staatsgr.Baumg.	Passau	17	882,1
		318	17.193,8

Zu Frage 7:

"Sind Sie für eine Chlor-Natronlauge-Steuer?"

Wenn nein, warum nicht?"

Wenn ja, welche Schritte werden Sie setzen, damit eine solche verwirklicht wird?"

Steuerliche Maßnahmen fallen nicht in die Kompetenz des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Es stehen dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr daher auch keinerlei Daten über die Grundlage, den Nutzen sowie den Lenkungseffekt und allfällige konterkarierende Auswirkungen einer derartigen Abgabe etc. zur Verfügung. Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann daher eine derartige Abgabe nicht bewerten.

- 8 -

Es darf in diesem Zusammenhang jedoch nochmals an den österreichischen Antrag auf Einführung von Höchstmengen je Beförderungseinheit erinnert werden, bei dessen Verwirklichung eine erhebliche Transportkostenerhöhung einträte. Eine positive Entscheidung über den Antrag ist realistischerweise jedoch erst dann zu erwarten, wenn die Verkehrs- und Umweltpolitik in anderen ADR-Mitgliedstaaten eine ähnliche Entwicklung nimmt wie in Österreich.

Wien, am 5. Dezember 1991
Der Bundesminister

