

2840/AB XX.GP

Die Abgeordneten zum Nationalrat Anschöber, Freunde und Freundinnen haben am 11. Juli 1997 unter der Nr. 2811/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Gefahrguttransporte durch Österreich“ gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

1. Inwieweit ist für die Gendarmen, Polizei und Feuerwehr sichergestellt, daß bei einem Gefahrgutunfall die einzelnen Gefahrenklassen erkannt werden?
2. Welche Probleme sind in der Praxis dadurch entstanden, daß Transportpapiere nur mehr in der Sprache des Herkunftslandes abgefaßt werden müssen?
3. Warum gibt es in Österreich noch kein zwingendes gesetzliches Gebot, Gefahrguttransporte mit wenigen Ausnahmen auf der Bahn zu transportieren? Ist es nicht durch die Unfallstatistik klar belegt, daß das Unfallrisiko auf der Bahn wesentlich geringer ist als auf der Straße?
4. Wäre eine derart fortschrittliche Regelung mit EU-Recht vereinbar? Wenn ja, warum wurde eine derartige Regelung in Österreich noch nicht umgesetzt? Wenn nein, welchem EU-Recht würde eine derartige Bestimmung widersprechen?
5. Wäre eine Routenbindung für Gefahrguttransporte auf der Straße mit EU-Recht vereinbar? Wenn ja, warum wurde eine derartige Regelung in Österreich noch nicht umgesetzt? Wenn nein, welchem EU-Recht würde eine derartige Bestimmung widersprechen?
6. Wieviele Gefahrgutunfälle ereigneten sich jeweils in den Jahren 1985 bis 1996 auf Österreichs Straßen?

7. Wieviele Gefahrgutunfälle ereigneten sich jeweils in den Jahren 1985 bis 1996 auf Österreichs Schienen?
8. Zu welchen Umweltbelastungen ist es im Regelfall bei diesen Unfällen gekommen? Führen Sie bitte die fünf häufigsten Umweltbelastungen an, die bei Gefahrgutunfällen entstehen?
9. Welche Schäden wurden durch diese Unfälle (inkl. Umweltschäden) jeweils in den Jahren 1985 bis 1996 a) durch Straßentransporte und b) durch Bahntransporte verursacht und wer trug die Kosten?
10. Stimmt es, daß jeder dritte Gefahrguttransport auf der Straße schwere sicherheitstechnische und/oder verkehrstechnische Mängel aufweist?
11. Stimmt es, daß jeder zehnte Tankwagen nicht einmal einen Feuerlöscher mit sich führt?

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1.:

Auf Grund des Europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), das auf Grund des Gefahrgutbeförderungsgesetzes-Straße (GGSt) auch in Österreich gilt, stellen die schriftliche Weisung und das Beförderungspapier dies sicher.

Zu Frage 2.:

Die Abfassung in der Sprache des Herkunftslandes gilt nur für die schriftliche Weisung nach der ADR-Nov 1997. Da die meisten Frächter von der Möglichkeit Gebrauch machen mit dem alten Formular weiterzufahren, das auch in deutscher Sprache abgefaßt sein muß, gibt es in der Praxis überhaupt keine Probleme.

Zu den Fragen 3. bis 5.:

Es trifft zu, daß das Unfallrisiko auf der Bahn wesentlich geringer ist als auf der Straße. Nach einer OECD-Schätzung sogar im Verhältnis 1:12. Gemäß Art 5 Abs 1 der Rahmenrichtlinie (RL 94/55/EG des Rates) darf der Transport gefährlicher Güter auf der Straße nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit, insbesondere aus Gründen der nationa-

len Sicherheit oder des Umweltschutzes verboten werden. Die Vorschreibung eines zwangsweisen Bahntransport für Gefahrguttransporte ist auf Grund des ADR nicht zulässig.

Da es sich hierbei jedoch um eine Angelegenheit handelt, für deren Vollziehung ich nur insoweit zuständig bin, als die Mitwirkung von Bundespolizei und Gendarmerie betroffen ist, bitte ich um Verständnis, wenn ich von einer eingehenderen Beantwortung der Fragen Abstand nehme.

Zu Frage 6.:

Laut Auskunft des Österreichischen Statistischen Zentralamtes ereigneten sich von 1985 bis 1990 insgesamt 204 „Tankwagenunfälle“ auf Österreichs Straßen (84 davon mit Personenschaden) von 1991 bis 1996 waren es 151 „Straßenverkehrsunfälle beim Transport gefährlicher Güter“ (68 davon mit Personenschaden).

Die vorstehende Unterteilung wurde erforderlich, weil der Zählmodus bis 1990 ein anderer war (nur Tankwagen!) als ab 1991.

Obwohl ab 1991 alle Gefahrguttransporte gezählt wurden, ist eine deutliche Verringerung der Unfälle (durchschnittlich 25/Jahr gegenüber 34/Jahr bei den reinen Tankwagenunfällen!) festzustellen, obwohl Zulassungen, Transitverkehr etc. in dieser Zeit zugenommen haben. Dies erweist deutlich den Erfolg gesteigerter und fachgerechter Kontrolltätigkeit. Vom Jänner bis Juni 1997 ereigneten sich 7 Straßenverkehrsunfälle beim Transport gefährlicher Güter (davon 4 mit Personenschaden), womit sich der erfreuliche „Abwärtstrend“ fortzusetzen scheint.

Zu Frage 7.:

Da mir hinsichtlich des Verkehrs auf der Schiene keinerlei Zuständigkeit zukommt, ersuche ich um Verständnis warum ich von einer Beantwortung dieser Frage Abstand nehme.

Zu Frage 8.:

Im Regelfall wird die Umwelt (Erdreich der Umgebung) durch ausgetretene Gefahrstoffe verunreinigt, wobei mit dem Abgraben und anschließendem Entsorgen dieses Erdreiches durch Feuerwehr, Autobahn- bzw. Straßenmeistereien und Spezialfirmen der eingetretene Schaden wieder behoben ist. Ein Bindemittelsatz erfolgt bei Verunreinigungen von

Fahrbahnen oder Gewässern (z.B. Ölsperren). Bei Bränden oder Explosionen kommt es meist auch zu Schäden an Baumbeständen, Gebäuden usw. Die häufigsten Gefahrgutunfälle ereignen sich mit Stoffen der Gefahrenklasse 3 (Entzündbare flüssige Stoffe), gefolgt von Produkten der Gefahrenklassen 8 (Ätzende Stoffe), 2 (Gase), 6.1 (Giftige Stoffe) und 4.1 (Entzündbare feste Stoffe). Als Unfallursachen treten immer wieder „Abkommen von der Fahrbahn“, „Umkippen des Fahrzeuges infolge Verwackelns der nicht ordnungsgemäß verstauten Ladung“, „Fehlverhalten des Lenkers“ sowie verkehrstypische „Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern“ auf.

Zu Frage 9.:

Konkrete Angaben über die einzelnen Schäden und ihrer Folgekosten konnte ich nicht eruieren. Die Kosten werden in der Regel (oft nach langen Verhandlungen) von der Versicherung des Verursachers getragen. Fahrzeuge für Gefahrguttransporte sind gemäß § 9 des Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes (KHVG) 1994 mit einer höheren Versicherungssumme (Tötung oder Verletzung 1 Person: 15 Millionen Schilling; bei mehreren Personen bzw. Sachschäden: 30 Millionen Schilling) ausgestattet. Darüber hinaus liegt bei den Vereinten Nationen ein 1989 in Rom neu verhandeltes Versicherungsabkommen (CRDT) zur Ratifizierung beitragswilliger Staaten auf, demzufolge die durch Gefahrguttransporte erfolgten Schäden ohne Beurteilung des Grades eines Fehlverhaltens/Verschuldens zu einem ungleich höheren Versicherungsbetrag (Fonds, sonstige Sicherstellung) umgehend beglichen werden sollen.

Zu Frage 10.:

Seitens der Sicherheitsexekutive können im Zuge derartiger Kontrollen nur augenscheinliche technische Mängel (Bruch von äußerlich sichtbaren Fahrzeugteilen etc.) festgestellt und den entsprechenden Maßnahmen unterworfen werden.

Nach den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen weisen 17 % der kontrollierten Fahrzeuge schwere sicherheitstechnische Mängel auf.

Zu Frage 11.:

17 % der Gefahrguttransporter wiesen Fehler rund um den Feuerlöscher (gar keinen mit, nicht betriebsbereit, die Kontrollplombe fehlt bzw. das

Datum der nächstfälligen Kontrolle ist nicht feststellbar usw.) auf. Die Aussage das jeder 10. Gefahrguttankwagen keinen Feuerlöscher mitführt trifft nicht zu.