

4624/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4894/J - NR/1998, betreffend Zugunglück in Schlüsslberg/OÖ., die die Abgeordneten Großruck und Kollegen am 18. September 1998 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil sowie zu den Fragen

1. u. 2.: Gab es eine exakte Untersuchung dieses Unglücksfalles?

Welche Ergebnisse brachte diese Untersuchung, insbesondere im Hinblick auf die ordnungsgemäße Einhaltung der Sicherheitsvorschriften?

Ja.

Am 8. August 1998, 12.08 Uhr, entgleiste zwischen den Bahnhöfen Grieskirchen - Gallspach ,und Bad Schalleibach - Wallern in Streckenkilometer 17,120 ein gedeckter italienischer Güterwagen des Güterzuges Z 40313 (Nürnberg - Wien ZVbf) infolge eines Bruches der in Fahrtrichtung rechten hinteren Achse.

In Streckenkilometer 17,000 kam der Güterzug aufgrund einer Zwangsbremung zum Stillstand und es entgleisten noch weitere 9 nachgereichte Güterwagen.

Der zitierte Achsbruch, der zur Entgleisung geführt hat, ist nicht an einem Gefahrgutwagen sondern an einem mit nicht gefährlichen Gütern beladenen Güterwagen aufgetreten. Der nachfolgende, nur mit einem Drehgestell entgleiste Containerwagen war mit zwei unge-
reinigten leeren Tankcontainern beladen, die lediglich Ladegutreste von Isobuten, einem entzündbaren Gas, enthielten. Die Tankcontainer waren unbeschädigt und dicht. Derartige Druckgastanks sind mit selbsttätig schließenden innen liegenden Schnellschluß - Bodenventilen ausgerüstet, so daß die Tanks auch im Falle des Abscherens der äußeren Armaturen dicht bleiben. Auftretende dynamische Belastungen werden weitestgehend vom Rahmen der Tank - container aufgenommen.

Durch die Entgleisung der beiden nachfolgenden mit Chemikalien beladenen Güterwagen ist es zu einem Ladegutaustritt von Nichtgefahrensgütern gekommen. In diesen Güterwagen waren auch einige Fässer mit ätzenden, giftigen und wasserunreinigenden gefährlichen Gütern enthalten. Nach internationalen Kriterien wiesen die wasserunreinigenden Stoffe eine geringe Gefährlichkeit, die ätzenden und giftigen Stoffe eine mittlere Gefährlichkeit auf. Alle Gefahrgutverpackungen sind bei dem Unfall dicht geblieben. Die restlichen entgleisten Güterwagen waren mit herkömmlichen Handelsgütern beladen. 1 Güterwagen war leer.

Nach objektiven sicherheitstechnischen Kriterien steht das tatsächliche Gefahrenpotential der in dieses außergewöhnliche Ereignis involvierten Gefahrgüter in offensichtlichem Widerspruch zu den der ggdl. parlamentarischen Anfrage zugrunde liegenden Annahmen. Die Evakuierung der umliegenden Wohnhäuser beruhte auf einer Vorsichtsmaßnahme der Feuerwehr, die erst zu einem späteren Zeitpunkt klären konnte, daß die Tankcontainer leer und nicht mit Isobuten beladen waren.

Die Gefahr einer "Riesenkatastrophe" oder einer Explosion war zu keinem Zeitpunkt gegeben.

Auch konnten hinsichtlich Kennzeichnungs - und Deklarationspflicht durch den Absender keinerlei Mängel festgestellt werden.

3. Ist gewährleistet, daß diese Sicherheitsstandards auch bei ausländischen Waggons, insbesondere bei solchen aus den Oststaaten, auf dem österreichischen Schienennetz erfüllt werden?

Antwort:

Die Sicherheitsstandards der Güterwagen entsprechen internationalen Normen und sind selbstverständlich auch auf ausländische Güterwagen anzuwenden.

Die Einhaltung dieser Standards wird vom Technischen Wagendienst der jeweiligen Bahnen bei der Übernahmeuntersuchung im Zuge des Grenztrittes genauestens überprüft.

4. u. 5. Welche besonderen Sicherheitsvorschriften für solche Gefahrguttransporte durch dicht verbautes Gebiet gibt es und halten Sie diese in Anbetracht dieser Beinahekatastrophe für ausreichend?

Wenn nein, welche Änderungen planen Sie und bis wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?

Antwort:

Die Bauartvorschriften des RID gewährleisten bei Fahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter einen besonders hohen Sicherheitsstandard, so daß im Anlaßfall die Auswirkungen minimiert werden.