

Beantwortung der Anfrage

der Abg. Dr. Reiter und Schwaighofer an die Landesregierung (Nr 291 der Beilagen) betreffend
das Tanklager von Raiffeisen in Lehen

Hohes Haus!

Vorweg darf ich festhalten, dass der für die Beantwortung dieser Anfrage überwiegende Teil der gewerberechtlich sowie eisenbahnrechtlich relevanten Daten nicht beim Amt der Salzburger Landesregierung vorliegt, sondern bei der für das Tanklager zuständigen Gewerbebehörde bzw für das Anschlussgleis zuständigen Eisenbahnbehörde beim Magistrat Salzburg. Auch die Vorakten wurden im Rahmen des Zuständigkeitsüberganges durch das Verwaltungsreformgesetz 2001 vom Amt der Landesregierung zum Magistrat Salzburg an dieses übermittelt. Daher hat die Abteilung 5 die zuständigen Magistratsabteilungen zur Beantwortung von Fragen der Anfrage Nr 291 des Salzburger Landtages ersucht.

Seitens des Magistrats Salzburg, Magistratsabteilung 5 - Raumplanung und Baubehörde als Gewerbe- und Eisenbahnbehörde, wurde in der Stellungnahme ausdrücklich darauf verwiesen, dass die Beantwortung der gegenständlichen Anfrage dort lediglich nach Maßgabe der angespannten Personalsituation erarbeitet bzw beantwortet werden konnte.

Zu den einleitenden Ausführungen der Anfrage wird seitens des Magistrats Salzburg Folgendes angemerkt:

"Die Änderung der Gewerbeordnung 1994, wodurch der gegenständliche Betrieb aus dem Seveso II-Regime fällt, erfolgte durch die Gewerberechtsnovelle 2005 (BGBl I Nr 85/2005) und nicht schon im Jahr 2003. Weiters ist in diesem Zusammenhang zu den Ausführungen, wonach der 'Grenzwert' (untere Mengenschwelle) lediglich um ca 10 % unterschritten sei, festzustellen, dass die nun vorliegende sicherheitstechnische Betrachtung das gegenständliche Tanklager in sicherheitstechnischer Hinsicht beurteilt bzw beschreibt, als ob es sich weiterhin um ein dem Seveso II-Regime unterliegendes Tanklager handeln würde. Daraus folgt, dass dieses Tanklager entsprechend den gültigen gesetzlichen Regelungen und des technischen Standards allen sicherheitstechnischen Anforderungen entspricht. Ein Vergleich eines möglichen Brandes des gegenständlichen Tanklagers mit dem Brand eines Tanklagers in London kann insoweit nicht hergestellt werden, weil einerseits die Lagermengen und andererseits die gelagerten Produkte

unterschiedlich sind (in London kann man davon ausgehen, dass wesentlich gefährlichere Flugzeugtreibstoffe gelagert wurden). Weiters ist nicht nachvollziehbar, warum durch die Rauchmühle die Explosionsgefahr zusätzlich verschärft werden soll, wenn von keinem Explosionszenario aufgrund der Lagerung von Diesel und Heizöl ausgegangen werden kann."

Zu den einzelnen Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1: Hat es Bemühungen der Landesregierung gegeben, das Tanklager abzusiedeln? Wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

Das Tanklager verfügt über eine Betriebsanlagengenehmigung und entspricht somit den gültigen gesetzlichen Regelungen und den sicherheitstechnischen Anforderungen nach den gegebenen technischen Standards. Die Verlegung des Tanklagers könnte daher lediglich von Seiten der privaten Betreiber in die Wege geleitet werden.

Zu Frage 2: Welche Sicherheitsauflagen existieren derzeit für das Tanklager?

Über die notwendige und erforderliche Sicherheitstechnik gibt der Sicherheitsbericht bzw die sicherheitstechnische Betrachtung in der Zusammenfassung unter Punkt 1.2.1 detailliert Auskunft. Diese Maßnahmen wurden bereits umgesetzt. Die sicherheitstechnische Ausstattung des Lagers entspricht dem wesentlich höheren Sicherheitsstandard eines A I - Lagers (Benzine) gegenüber dem niedrigeren Sicherheitsstandard eines A III - Lagers (Diesel). A I bzw A III bedeutet die Klassifizierung entsprechend der Flammpunkte nach der VbF (Verordnung brennbarer Flüssigkeiten).

Zu Frage 3: Welche Sicherheitsauflagen wird es in Zukunft geben?

Bei konsensgemäßem Betrieb können keine neuen Auflagen vorgeschrieben werden. Die bestehenden Auflagen gemäß Betriebsanlagengenehmigung und sicherheitstechnischer Betrachtung sind einzuhalten. Die nicht zur Betriebsanlage zählenden Bereiche (bestehende Verladestation der ÖBB) und die dort durchgeführten Manipulationen durch Fremdrächter sind nicht Teil der Betriebsanlage, sondern fallen unter das Regime des Eisenbahnrechtes.

Zu Frage 4: Gibt es Katastrophenpläne bezüglich des Tanklagers? Wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht? (Katastrophenpläne für den derzeitigen und den geplanten Betrieb)

Der Sonderalarmplan im Sinne des Katastrophenschutzes liegt bei der Magistratsabteilung 1/05 - Berufsfeuerwehr Salzburg auf.

Frage 5: Wer ist Aufsichtsbehörde für das Tanklager?

Für das Tanklager ist die Magistratsabteilung 5/01- Baurechtsamt als Gewerbebehörde I. Instanz zuständig. Aufsichtsbehörde ist im Sinne des Katastrophenschutzgesetzes im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung "der Landeshauptmann von Salzburg", und zwar gegenüber der Gewerbebehörde I. Instanz.

Zu Frage 6: Welche Überprüfungen des Tanklagers sind durchgeführt worden, wann, von wem, mit welchem Resultat?

Am 7. Oktober 2004 wurde eine Inspektion gemäß Abschnitt 8a iVm § 333 und § 338 GewO 1994 durch die Magistratsabteilung 5/02 mit dem Ergebnis der Nachrüstung von brandschutztechnischen Sicherheitseinrichtungen und der Forderung nach Erstellung eines Sicherheitsberichtes durchgeführt. Am 18. April 2005 fand eine Überprüfung gemäß § 333 und § 338 GewO 1994 durch die Magistratsabteilung 5/02 statt, mit dem Ergebnis, dass die Meldeanlage noch nicht voll automatisiert war und kein wasserrechtlicher Genehmigungsbescheid vorlag, sowie die Unterlagen über die periodische Überprüfung gemäß § 82b GewO 1994 zu vervollständigen waren. Alle geforderten und zu erledigenden Maßnahmen sind zwischenzeitlich realisiert und liegt außerdem ein wasserrechtlicher Bescheid vom 25. Juli 2005 der Abteilung 1 des Amtes der Landesregierung vor.

Zu Frage 7: Hat es "Störfälle" oder bedeutende Zwischenfälle beim Betrieb des Tanklagers gegeben? Wenn ja, welche?

Störfälle sind nicht bekannt.

Zu Frage 8: Welche Auflagen gab es für den Betrieb des Tanklagers 1969?

Hierzu liegen dem Amt der Salzburger Landesregierung keine Informationen vor.

Zu Frage 9: Wieso wurden 1989 Auflagen bezüglich der Filterung der Abluft der Tanks erlassen?

Diese Frage kann nur insoweit beantwortet werden, als die gegenständliche Lösung, Auflagen für die Filterung der Abluft der Tanks, im Jahr 1989 dem damals befassten Sachverständigen offensichtlich als zweckmäßig erschien.

Zu Frage 10: Wieso wurde die Nichterfüllung dieser Auflagen 1989 toleriert?

Im ursprünglichen Genehmigungsbescheid des Landeshauptmannes aus dem Jahre 1989 war eine Auflage dahingehend formuliert, dass die Abluft aus den Tanks mittels einer Aktivkohleanlage oder einer gleichwertigen Maßnahme gereinigt werden muss. Bei einer gewerbebehördlichen Überprüfung im Jahr 1994 wurde vom gewerbetechnischen Sachverständigen des Amtes der Salzburger Landesregierung festgestellt, dass die Auflage, eine Aktivkohlefilteranlage zu installieren, aufgrund eines Gutachtens des gerichtlich beeideten, chemisch-technischen Sachverständigen aus dem Jahre 1993 nicht erfüllt wurde, dessen wesentlicher Inhalt aussagt, dass der Einsatz von Aktivkohle aus brandschutztechnischen Gründen (Selbstentzündung) ohne Inertisierung nicht möglich ist.

Des Weiteren wurde festgehalten, dass die gegebene Ausführung des Tanklagers dem Stand der Technik sowie den technischen Bestimmungen der Lagerverordnung für brennbare Flüssigkeiten sowie der Verordnung über die Ausstattung von gewerblichen Betriebsanlagen mit Gaspendelleitungen für ortsfeste Kraftstoffbehälter (Gaspendelverordnung) sowie der Verordnung über die Ausstattung von Tankstellen mit Gaspendelleitungen (Tankstellenverordnung) entspricht, wobei die letzten beiden Verordnungen nur für Normal- und Superbenzin anzuwenden sind. Diesel und Heizöl sind in beiden Fällen ausgenommen. Im Überprüfungsbericht der Gewerbebehörde II. Instanz (Abteilung für Gewerbe- und Verkehrsrecht) vom 14. November 2000 wird festgehalten, dass seit 1994 kein Bescheid mehr erlassen wurde, dh der Auflagepunkt der Errichtung einer Aktivkohleanlage fallen gelassen wurde.

Zu Frage 11: Gibt es regelmäßige Kontrollen der Abluft? Wenn ja, mit welchem Resultat, wenn nein, warum wurde auf die Klagen bezüglich einer Geruchsbelästigung durch das Tanklager nie reagiert?

Siehe Beantwortung Frage 10.

Zu Frage 12: Wie viele gefüllte Waggons können im Bereich des Tanklagers abgestellt werden, dh wie viele Tonnen insgesamt dort "gelagert" werden? (Derzeit und in Zukunft)

Es können acht Eisenbahnkesselwagen zu je 55 Tonnen am ÖBB-Gleis abgestellt und umgeschlagen werden. Es handelt sich bei diesem Vorgang um keine Lagerung.

Zu Frage 13: Mit welcher Verkehrsbelastung wird nach Fertigstellung des neuen Anschlussgleises gerechnet? (Bitte um genaue Darstellung insbesondere im Bereich der Zaunergasse /Schule)

Im Rahmen der Genehmigung des Projektes S-Bahn Salzburg wurde mit Bescheid des BM für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16. September 2005, ZI. BMVIT-820.034/0005-

II/SCH2/2005, unter anderem die eisenbahnrechtliche Bewilligung für die Verlegung des Anschlussgleises Tanklager Zaunergasse erteilt.

Dieser Bescheid wurde unter anderem den im Verfahren Parteistellung innehabenden Anrainern der Zaunergasse zugestellt. Demnach ist auszuführen, dass nach Fertigstellung des Anschlussgleises mit keiner höheren Verkehrsbelastung als derzeit zu rechnen ist. Durch den Umbau kommt es beim Tanklager zu keiner Erhöhung der Liefer- bzw Lagerkapazität, aus der ein höheres Verkehrsaufkommen resultieren würde.

Zu Frage 14: Gibt es Maßnahmen/Verkehrskonzepte für die Bauabwicklung? Wenn ja, welche?

Zur Fertigstellung des Anschlussgleises und allfälliger daraus resultierender Verkehrsbelastung kann mitgeteilt werden, dass gemäß Auflagenpunkt A 20 im gegenständlichen Bewilligungsbescheid während der Bauarbeiten die Staubbelastung durch entsprechende Maßnahmen (zB Befeuchtung der Fahrbahn, Einsatz einer Radwaschanlage) zu minimieren ist. Darüber hinausgehende Verkehrsmaßnahmen für die Bauabwicklung sind nicht vorgesehen. Sollten sich wider Erwarten solche als notwendig erweisen, sind diese anlassbezogen zu treffen. Der Baustellenverkehr wird soweit als möglich bahnparallel geführt und dann zu den Hauptverkehrsstraßen geleitet. Über die Belastung der Hauptverkehrsstraßen im Besonderen während der Einschränkungen durch die Brückenbaustellen wurde durch Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Sammer und die Ziviltechnikergesellschaft Wernerconsult eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt und ein Verkehrskonzept Lehen - Mülln ausgearbeitet.

Zu Frage 15: Gibt es Daten bezüglich der Feinstaubbelastung in diesem Bereich? (Wenn ja, bitte um die Daten)

Im Bereich der Zaunergasse selbst ist keine Messstation des Amtes der Salzburger Landesregierung, Abteilung 16 – Umweltschutz, situiert. Die Messwerte zur Feinstaubbelastung in Lehen, Fasaneriestraße, können aber als vergleichbar mit der Situation in der Zaunergasse herangezogen werden. Die Jahresauswertung ergibt, dass 2005 an maximal 27 Tagen ein Tagesmittelwert größer $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu verzeichnen war, womit der Immissionsschutzgrenzwert als eingehalten gilt. Nach Immissionsschutzgesetz-Luft ist eine Überschreitung an maximal 30 Tagen erlaubt.

Zu Frage 16: Kann das Immissionsschutzgesetz Luft auch in den nächsten Jahren bei Realisierung des Anschlussgleises eingehalten werden?

Die Verlegung des Anschlussgleises hätte auf die Einhaltung der Vorgaben nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft nur dann einen Einfluss, wenn vermehrt dieselbetriebene Lokomotiven eingesetzt würden, da, soweit bekannt, die Lagerkapazität und die Umschlaghäufigkeit unverändert bleiben.

Aus dem oben angeführten Bewilligungsbescheid kann zitiert werden:

"Zu der im vorliegenden Projekt vorgesehenen hinkünftigen Lage des bereits derzeit bestehenden Tanklagergleises ist zu bemerken, dass sich auf Grund sämtlicher eingeholter Gutachten (insbesondere Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Lärmschutz, Erschütterungsschutz) kein Anhaltspunkt für eine hieraus resultierende Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ergeben hat. Der in einzelnen Einwendungen vorgebrachten möglichen Belastung durch Feinstaub infolge Verschubs der Tankklastzüge mit Dieselloks ist entgegen zu halten, dass eine solche einerseits über das für das zum Einsatz kommende behördlich zugelassene Fahrbetriebsmittel festgesetzte Maß hinaus und andererseits auch in Anbetracht der geringen Anzahl der voraussichtlichen Fahrbewegungen nicht zu erwarten ist."

Demnach ist davon auszugehen, dass die Realisierung des gegenständlichen Anschlussgleises nicht der Grund dafür ist, dass in den nächsten Jahren das Immissionsschutzgesetz-Luft allenfalls nicht eingehalten werden kann.

Zu Frage 17: Welche anderen Güter in welchen Mengen sollen bei diesem Anschlussgleis verladen werden?

Dazu liegen beim Amt der Salzburger Landesregierung keine Informationen vor.

Zu Frage 18: Wie viele öffentliche Mittel/Förderungen fließen für das Anschlussgleis? Gibt es bereits entsprechende Verträge/Abmachungen? Wenn ja, welche, wenn nein, wird darüber noch verhandelt bzw wann sollen diese Verhandlungen abgeschlossen sein?

Die Nah- und Fernverkehrsmaßnahme "dreigleisiger Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen Salzburg und der Staatsgrenze" erfordert eine Verlegung des bestehenden Anschlussgleises für das Tanklager Lehen. Das dritte Gleis verdrängt sozusagen das bestehende Anschlussgleis. Der vom Bund mit 80 % und vom Land mit 20 % finanzierte dreigleisige Ausbau löst somit als Folge das Erfordernis zum Bau einer neuen Anschlussbahn aus, so dass dieser Finanzierungsschlüssel auch für diese Maßnahme angewendet wird. Insofern bedarf es keiner weiteren Verträge oder Abmachungen.

Zu Frage 19: Welche Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen/Verkehrsinfrastruktur sind in Folge des Anschlussgleises notwendig?

Zu den Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen/Verkehrsinfrastruktur infolge der Errichtung des Anschlussgleises kann mitgeteilt werden, dass aufgrund der städtischen Wohnbebauung (konkret im Bereich Tanklager südlich der Zaunergasse) grundsätzlich von durchgehenden Lärmschutzwänden rechts der Bahn auszugehen ist, dh es sind sowohl mit als auch ohne Tanklager im gegenständlichen Bereich rechts der Bahn durchgehende Lärmschutzwände erforderlich. Das Vorhandensein des Öltanklagers bzw des Anschlussgleises bedingt eine überlappende Lärmschutzwandkonstruktion und somit ca 30 lfm mehr an Lärmschutzwandlänge (Höhe in diesem Bereich 3 m über Schienenoberkante). Dem gegenüber steht der Entfall der Lärmschutzwand auf einer Länge von etwas mehr als 100 lfm, da in diesem Bereich die Betriebsgebäude und Mauern des Tanklagers anstelle der Lärmschutzwand als abschirmende Elemente genutzt werden.

Insgesamt ist somit im gegenständlichen Bereich durch das Tanklager hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen (Kosten LS-Wände) tendenziell von einer Kostenreduktion auszugehen.

Für die Verkehrsinfrastruktur sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Einbau einer Weiche in das Gleis 4 und Errichtung von ca 200 m Gleis incl. Gleisabschluss.
- Errichtung von 150 m Betonwanne für das Tankgleis incl. Planung und Entwässerungsanlagen.
- Errichtung eines Mineralölabscheiders.
- Die Kosten für diese Maßnahmen werden mit ca € 400.000,-- beziffert.

Zu Frage 20: Kann die Dienstanweisung Lärm im ganzen Bereich eingehalten werden?

Die "Dienstanweisung Lärm" – gemeint ist vermutlich die "Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen", die durch das Land für die nunmehrigen Landesstraßen angewendet wird bzw ihr Nachfolger "Planungsleitfaden Lärmschutz an Bundesstraßen" des BMVIT – ist nur für Straßenverkehrslärm anzuwenden. Im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren zum Ausbau Salzburg-Freilassing (drittes Gleis) erfolgte eine Festschreibung des Lärmschutzes gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung (SchIV). Diese Verordnung regelt den Anspruch auf Lärmschutz.

Zu Frage 21: Gibt es für den Bereich entsprechende Lärmkarten? (Wenn ja, bitte um genaue Darstellung)

Für diesen Bereich gibt es derzeit folgende Lärmkarten, die bei der Abteilung 16 eingesehen bzw angefordert werden können:

1. Schienenverkehrslärm-Immissionskataster (Ist-Zustand) für das Jahr 2000.

2. Immissionskarte nach Errichtung des dritten Gleises Salzburg-Freilassing inklusive Lärm-schutzmaßnahmen.

Zu Frage 22: Wie wird der Schienenlärm bewertet, gibt es den "Schienenlärmbonus"?

Eine normgerechte Schienenlärmbewertung nach den österreichischen einschlägigen Vorschriften (ÖNORM und ÖAL-Richtlinien) umfasst immer einen Schienenbonus von 5 dB, das heißt der Beurteilungspegel ist um 5 dB niedriger als der Schalleistungspegel.

Der Schienenbonus wurde, wie in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutz-Verordnung (SchIV) im § 2 Abs 4 niedergeschrieben, berücksichtigt.

Zu Frage 23: Ist der Bereich des Tanklagers kontaminiert?

Im Bereich des Tanklagers in der Zaunergasse befinden sich keine Verdachtsflächen oder Altlasten nach dem Altlastensanierungsgesetz. In der Datenbank der Abteilung Umweltschutz für Altablagerungen und Altstandorte wird lediglich ein registrierter Altstandort unter dem Namen „Frachtenbahnhof Lehen“ geführt, zu dem es aber noch keine Boden- oder Grundwasseruntersuchungen gibt.

Zu Frage 24: Bei Auflassung des Tanklagers, wer ist für die Beseitigung der Kontamination zuständig?

Für die Beseitigung allfälliger Kontaminationen bei Auflassung des Tanklagers ist der grundbücherliche Eigentümer bzw hinsichtlich der Durchführung behördlicher Verfahren die Wasserrechtsbehörde zuständig.

Zu Frage 25: Mit welchen Kosten ist zu rechnen?

Wie bereits ausgeführt befinden sich im Bereich des Tanklagers Zaunergasse keine Verdachtsflächen oder Altlasten nach dem Altlastensanierungsgesetz. Es fallen daher auch keine Kosten für die Beseitigung von Kontaminationen an.

Zu Frage 26: Wurde das Gebiet als "grundsätzlich einschlägige Verdachtsfälle" auf Blindgänger untersucht?

Zu Frage 27: Wenn ja, mit welchem Ergebnis, wenn nein, wann wird das geschehen?

Zu Frage 28: Ist die Finanzierung einer solchen Untersuchung mittlerweile geklärt, wenn ja, wie?

Zur Beantwortung dieser Fragen betreffend die Untersuchung "grundsätzlich einschlägiger Verdachtsflächen" auf Blindgänger wurde eine Stellungnahme der Magistratsabteilung 1/00 eingeholt. Diese lautet wie folgt:

"Zur Anfrage hinsichtlich Bombenblindgänger auf dem Gelände Raiffeisen Tanklager in Lehen, Zaunergasse 20, kann seitens der Magistratsabteilung 1 mitgeteilt werden, dass aus den Ergebnissen der Luftbildauswertungen und aus der so genannten "Bombenkarte" aus den Jahren 1944 bis 1945 auf diesem Areal keine Verdachtspunkte ersichtlich sind. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Bahnlinie Salzburg - Freilassing jedenfalls Ziel der Bombenabwürfe im 2. Weltkrieg war. Laut Aufzeichnungen im Städtischen Archiv wurden im umliegenden Bereich Bombentreffer an Gebäuden unter anderem in der Kuenburgstraße, der Guggenmoosstraße wie auch in der Zaunergasse (Nr. 6) registriert.

Auch wenn die hier aufliegenden Auswertungen keinen Verdachtspunkt auf diesem Gelände ergeben haben, können daher Bombenblindgänger auf dem oben erwähnten nicht ausgeschlossen werden.

Der Rechtsstreit Stadtgemeinde Salzburg - Republik Österreich hinsichtlich Ersatzansprüche für Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Aufsuchen und der Bergung von Fliegerbombenblindgängern auf Grundstücken im Eigentum der Stadt Salzburg, wobei damit auch die Klärung der Frage der Zuständigkeit einhergeht, ist nach wie vor in der I. Instanz gerichtsanhängig. Seitens des Bundeskanzleramtes bzw des Innenministeriums wird nach wie vor die Rechtsauffassung vertreten, dass jeder Grundeigentümer selbst dafür verantwortlich ist, dass von seinem Grundstück keinerlei Gefahren ausgehen. Daher sind Sondierungen nach Blindgängern und bei positivem Ergebnis auch die allfälligen Freilegungsarbeiten des Blindgängers vom Grundeigentümer in Auftrag zu geben und auch zu finanzieren. Auch für die Evidenthaltung von Sondierungsarbeiten - obwohl dafür ein öffentliches Interesse bestünde - gibt es zurzeit noch keinerlei Zuständigkeiten. Der Grundeigentümer ist daher nicht verpflichtet, die Ergebnisse von Sondierungsarbeiten nach Bombenblindgängern zu melden.

Lediglich bei positivem Sondierungsergebnis bzw der Freilegung eines Bombenblindgängers ist die zuständige Sicherheitsdirektion zu benachrichtigen, welche die Entschärfung bzw Entsorgung des Blindgängers veranlasst."

Detaillierte Antworten zu den Fragen 26 bis 28 können somit nur vom Grundeigentümer selbst gegeben werden.

Ich ersuche das Hohe Haus um Kenntnisnahme dieser Anfragebeantwortung.

Salzburg, am 20. Februar 2006

Mag. Burgstaller eh