

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/5360 —

Chemieunfälle auf dem Rangierbahnhof von Weil am Rhein

Der Bundesminister für Verkehr – A 13/00.02.11 – hat mit Schreiben vom 27. Mai 1986 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die Vorkommnisse am 24. Februar und 11. März 1986 ereigneten sich nicht im Bahnhof Weil am Rhein – wie in der Kleinen Anfrage dargestellt –, sondern im Bahnhof Basel Bad Rangierbahnhof (Rbf), der zum Teil auf deutschem (Gemarkung Weil am Rhein) und zum Teil auf schweizerischem Hoheitsgebiet liegt.

Dies vorausgeschickt, wird die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welche Unfälle mit gefährlichen Stoffen ereigneten sich
 - a) am 24. Februar 1986,

Am 24. Februar 1986 um 17.48 Uhr kam es im Bahnhof Basel Bad Rbf zu einem Bahnbetriebsunfall (Flankenfahrt zweier Rangierabteilungen), in dessen Folge eine Rangierlok mit einem Drehgestell sowie ein Privatgüterwagen mit beiden Achsen entgleisten. Der Privatgüterwagen wurde seitlich aufgerissen. Elf mit jeweils 750 kg Cyanurchlorid beladene Behälter wurden beschädigt.

Von dem pulverigen Cyanurchlorid gelangten ca. 40 bis 100 kg auf die geschlossene Schneedecke und entwickelten ätzende Dämpfe.

Mehrere Privatpersonen und Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn (DB) mußten sich wegen Reizung der Augenschleimhäute vorsorglich in ärztliche Behandlung begeben.

Als Unfallursache wurde mangelhafte Verständigung und nicht ausreichende Fahrwegbeobachtung ermittelt.

Bei Cyanurchlorid handelt es sich um einen Stoff der Klasse 8 (ätzende Stoffe), Ziffer 27 c) der Anlage zur Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE)/der Ordnung für die Internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID).

b) am 11. März 1986

auf dem Rangierbahnhof von Weil am Rhein?

Am 11. März 1986 wurde im Bahnhof Basel Bad Rbf festgestellt, daß an einem Privat-Kesselwagen tropfenweise Ladegut (Epichlorhydrin) austrat. Da eine Instandsetzung (Abdichtung der Schadstelle) nicht möglich war, wurde das Ladegut unter Mithilfe der Werksfeuerwehr der Firma Ciba Geigy umgepumpt. Vom Ladegut traten ca. 2 Liter aus. Ein Bahnbetriebsunfall lag nicht vor. Die Behörden wurden jedoch vorsorglich verständigt.

Bei Epichlorhydrin handelt es sich um einen Stoff der Klasse 6.1 (giftige Stoffe), Ziffer 16 b) der Anlage zur GGVE/des RID.

2. Wie konnte es zum Austreten der gefährlichen Stoffe kommen?

a) Bahnbetriebsunfall am 24. Februar 1986

Ich verweise auf die Antwort a) zu Frage 1.

b) Unregelmäßigkeit am 11. März 1986

Schadhafte Schweißnaht am Kesselwagen.

3. Welche Gefährdungen für die Bevölkerung sind aufgetreten?

a) Bahnbetriebsunfall am 24. Februar 1986

Ich verweise auf die Antwort a) zu Frage 1.

b) Unregelmäßigkeit am 11. März 1986

Keine Gefährdung der Bevölkerung.

4. Warum haben die zuständigen Dienststellen der Deutschen Bundesbahn eine unverzügliche Benachrichtigung der Gemeinde, des Landratsamtes als Katastrophenschutzbehörde sowie der Polizei unterlassen?

a) Bahnbetriebsunfall am 24. Februar 1986

Nach § 4 Abs. 1 GGVE haben die Eisenbahnen und die sonstigen Beteiligten die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und die Auswirkungen etwaiger Schadensfälle so gering wie möglich zu halten.

Die grundlegenden Bestimmungen über Maßnahmen, Meldungen und Untersuchungen bei gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb sind in der Bahnbetriebsunfallvorschrift – DS 423 – (BUVO) festgelegt. Das Vorschriftenwerk der BUVO bildet u. a. den Rahmen für

- den Abschluß und Inhalt von Vereinbarungen zur Unfallhilfe mit Rettungseinheiten, Feuerwehren, Bundeswehr, Firmen, Verbänden, Behörden und Sachverständigen,
- das Vorhalten von Rettungsmitteln,
- den Aufruf von Hilfe DB-eigener und -fremder Kräfte,
- das Melden der Bahnbetriebsunfälle und gefährlicher Unregelmäßigkeiten.

Die zuständigen Stellen der DB haben die Bestimmungen der DS 423 bei dem Bahnbetriebsunfall am 24. Februar 1986 eingehalten und sind richtig und rasch vorgegangen; die Polizei Weil wurde 12 Minuten nach dem Unfall verständigt und traf kurze Zeit später ein.

b) Unregelmäßigkeit am 11. März 1986

Obwohl kein gefährliches Ereignis im Sinne der BUVO (DS 423) vorlag, wurden die zuständigen Behörden vorsorglich unterrichtet.

5. Welche Maßnahmen will die Deutsche Bundesbahn ergreifen, um die mangelhafte Koordinierung mit zuständigen Behörden in Zukunft zu verbessern und dadurch effektivere Katastrophenschutzmaßnahmen beim Transport gefährlicher Güter zu erreichen?

Die zuständigen Stellen der DB sind richtig und rasch vorgegangen.

Im übrigen haben sich die DB und der Deutsche Städtetag im Jahre 1983 darauf verständigt, gemäß einem besonderen Maßnahmenkatalog die Zusammenarbeit zwischen Bundesbahndienststellen und kommunalen Gebietskörperschaften bei der Bekämpfung von Gefahren, die vor allem infolge des Transports gefährlicher Güter durch die Bundesbahn auftreten können, zu verbessern.

Nähere Einzelheiten hierzu sind in einem Bericht des Bundesministers für Verkehr vom 17. Oktober 1985 (BR-Drucksache 533/85) an den Präsidenten des Bundesrates zu der Entschließung „Vorbeugende oder vorbereitende Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung“ enthalten.

6. In welchem Ausmaß ist der Rangierbahnhof Weil in besonderem Maße vom Transport gefährlicher Güter auf der Schiene betroffen? Welche Gefahrgüter werden in welchen Mengen über diesen Bahnhof transportiert?

Basel ist das Zentrum der Schweizer chemischen Industrie. Insofern ist davon auszugehen, daß über dem Bahnhof Basel Bad Rbf

als größten Grenzbahnhof im Transitverkehr durch die Schweiz Gefahrgüter in nicht unerheblichem Umfang befördert werden. Angaben über den Umfang der gefährlichen Güter, die durch den Raum Weil am Rhein/Basel transportiert werden, liegen nicht vor.

7. Inwieweit ist die Deutsche Bundesbahn jeweils über den Inhalt von Waggons mit Gefahrgütern informiert?

Die DB ist grundsätzlich durch die Angaben in den Beförderungspapieren über den Inhalt von Wagen mit gefährlichen Gütern informiert.

Weitere Informationen können von der Kennzeichnung der Wagen (Gefahrzettel, orangefarbene Warntafeln usw.) abgeleitet werden.

8. a) Welche Maßnahmen im Vollzuge der novellierten Gefahrgutverordnung Eisenbahn hat die Deutsche Bundesbahn bisher unternommen, um bisherige Maßnahmen beim Transport gefährlicher Güter zu verschärfen, und welche sind beabsichtigt?

Aufgrund der seit 31. Juli 1985 geltenden neuen Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) hat die DB zusätzlich zur stichprobenweisen Überwachung (§ 8 Abs. 1 GGVE) inzwischen u. a. einen Prüfkatalog bekanntgegeben, nach dem die Einhaltung bestimmter Gefahrgutvorschriften bei jedem Beförderungsfall zu prüfen ist.

Danach ist z. B. zu prüfen, ob

- das Gut zur Beförderung zugelassen ist,
- das Beförderungspapier wie vorgeschrieben ausgefüllt ist,
- Wagen und Ladung, soweit dies äußerlich erkennbar ist, sich in ordnungsgemäßem Zustand befinden,
- am Versandstück/Transportgefäß die vorgeschriebenen Gefahrzettel angebracht sind,
- an den Kesselwagen und Tankcontainern (auch ungereinigten leeren) die orangefarbene Kennzeichnung vorhanden und richtig ist.

- b) Welche Verbesserungen der Situation im Weiler Raum sind beabsichtigt?

Die Kommunikation zwischen den DB-Stellen und den zuständigen Landesbehörden wird ständig weiter verbessert, dies gilt auch für den Raum Weil.