

Große Anfrage

der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Frau Teubner, Weiss (München)
und der Fraktion DIE GRÜNEN

Transport gefährlicher Güter

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Gefahrguttransporte

1. Welche Bundesländer, Städte, Gemeinden und Kreise haben nach der Tanklastzugkatastrophe von Herborn Sperrungen von Bundesstraßen- oder Straßenabschnitten für Gefahrguttransporte beantragt, und wo wurden Sperrungen vorgenommen?
2. Kommen die Länder bzw. die Polizeibehörden ihrer Aufsichtspflicht über die Gefahrguttransporte nach, und welche absolute oder geschätzte Überwachungsichte ist bei derartigen Transporten in den einzelnen Bundesländern, aufgeschlüsselt nach Ländern, gegeben?
3. Wie steht die Bundesregierung zu der Aussage mancher Stadtverwaltungen (z. B. Kassel), sie wollten ihren Kontrollpflichten bei Gefahrguttransporten nicht nachkommen, weil ihnen das notwendige Personal fehle?
4. Welche Haupttransportwege werden besonders von den jährlichen 250 bis 280 Mio. t Gefahrgut, die über die Straße in der Bundesrepublik Deutschland geführt werden, besonders betroffen?
5. Welche Stoffe werden über die Straße transportiert, und welchen Anteil haben genehmigungspflichtige Transporte?
6. Wie verteilt sich die Gesamtmenge der transportierten gefährlichen Güter auf Straße, Schiff, Eisenbahn, Flugzeug, und wie verteilen sich diese auf
 - a) inländische Spediteure und
 - b) ausländische Spediteure?
7. Welche Mengen, aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Transportgütern, umfassen die militärischen Gefahrguttransporte, die zwischen 1980 und 1986 transportiert wurden, und

welche Anteile hatten dabei Straße, Schifffahrt, Schiene und Flugzeug und welche Mengen

- a) Raketen und Sprengköpfe,
- b) chemische und biologische Kampfstoffe,
- c) Treibstoffe,
- d) sonstige Gefahrgüter,

wurden von

- a) der Bundeswehr und
- b) von anderen Nato-Streitkräften in den Jahren 1980 bis 1986 transportiert?

8. Nach welchen Vorschriften werden Gefahrguttransporte durchgeführt, wenn es sich um militärische Transporte handelt, inwieweit unterscheiden sich diese von den Vorschriften des zivilen Gefahrguttransportes, und welche Behörden sind an der Genehmigung von Gefahrguttransporten, militärischer und ziviler Natur, beteiligt?
9. Welche Genehmigungen für den Transport chemischer Kampfstoffe wurden nach dem 13. März 1983 in welchen Bundesländern erteilt?
10. Wie viele und welche Transporte radioaktiven Materials wurden seit 1980 in welchen Bundesländern genehmigt und durchgeführt, und wie verteilen sich diese auf Bahn und Straße?
11. In welchen Bundesländern im einzelnen sind die 27 000 Tanklastzüge in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen (aufgeschlüsselt nach Nah-, Bezirks- und Fernverkehrskonzessionen), und wo befinden sich die Zentren der
 - a) Chemie- und Mineralölindustrie sowie
 - b) der Sondermülldeponierung?
12. Wie viele und welche Unfälle beim Transport gefährlicher Güter haben sich im Nah-, Bezirks- und Fernverkehr seit 1980 ereignet, differenziert nach Bundesländern und Jahren sowie nach
 - a) Transporten radioaktiven Materials,
 - b) Transporten militärischer Güter,
 - c) Transporten von Mineralölen und Gasen,
 - d) Transporten sonstiger Gefahrgüter unddifferenziert nach: brennbaren, explosiven, ätzenden und gesundheitsgefährdenden Stoffen?
13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Ursache des Unfalles vom 7. Juli 1987 in Herborn? Wird die Möglichkeit untersucht, daß das EPS-Schaltsystem des LKW versagt haben könnte? Wenn ja, welche Ergebnisse liegen bis

heute vor? Welche anderen Unfallursachen wurden ermittelt, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hinsichtlich der Zulassung technischer Komponenten der Transportfahrzeuge?

14. Wie viele und welche dieser Unfälle ereigneten sich
- a) auf
 - aa) Bundesstraßen,
 - ab) auf Landesstraßen,
 - ac) in Ortsdurchfahrten,
 - b) in Straßentunnels,
 - c) auf der Schiene,
 - d) in Schienentunnels,
 - e) in der Binnenschifffahrt?
15. Welche Personen- und Sachschäden traten bei den Unfällen aufgegliedert nach Frage 12 a) bis d) sowie Frage 14 a) bis e) ein, welche Mengen welcher Stoffe wurden freigesetzt, und in welchen Fällen mußte Giftgas- oder Katastrophenalarm ausgelöst werden?
16. Wurden aufgrund der Gefahrgutunfälle Überprüfungen der Sicherheit
- a) der Fahrzeuge,
 - b) der zum Unfall führenden Gesamtumstände
- vorgenommen, und wenn nein, warum nicht?
17. Wie viele und welche Ausnahmegenehmigungen für den Transport hochgefährlicher Güter haben die zuständigen Behörden der Länder seit 1980 erteilt (Aufgliederung nach Ländern und Jahren)?

II. Kontrollen / Genehmigungen

18. Hält die Bundesregierung die Sicherheitsbestimmungen der Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße (GGVS) und der entsprechenden Verordnungen für die Transporte auf Schiene und Wasserstraße für ausreichend und, wenn ja, warum?
19. Welche Verstöße gegen § 7 GGVS wurden festgestellt, und was wurde aufgrund der Verstöße unternommen?
- Welchen Unternehmen wurde seit 1980 aufgrund welcher Verstöße die Konzession entzogen?
20. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es ein völlig unbefriedigender Zustand ist, daß für die Binnenschifffahrt in der GGVB noch nicht einmal Deklarations- und Kennzeichnungsvorschriften vorgesehen sind?
21. Wann wird die Bundesregierung Benzin sowie Diesel bzw. Heizöl in die Kategorie I des Gefahrgutkataloges aufnehmen?

22. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die bisher oft nicht erforderliche Kennzeichnung gefährlicher Stoffe bei Stückguttransporten von „Kleinmengen“ und Abfällen vorzuschreiben bzw. zu verbessern?
23. Ist die Bundesregierung bereit, die Kennzeichnung von Gefahrguttransporten so anzuordnen, daß für jedermann erkennbar ist, um welches Gefahrgut es sich bei dem Transport handelt?
24. Wie viele besonders geschulte Beamte der Polizei werden in den einzelnen Bundesländern zur Überwachung der Gefahrguttransporte eingesetzt?
25. Existiert eine Übersicht und eine Genehmigungspflicht über die bei Transporten von radioaktivem Material benutzten Wege und Bahnstrecken?
 - a) Wem liegen diese vor?
 - b) Sind sie der Öffentlichkeit zugänglich, und wenn ja, welche Wege sind dies?
26. Wie viele Kontrollen führten die zuständigen Behörden der Länder seit 1980 durch (aufgegliedert nach Ländern und Jahren), welche Beanstandungen wurden jährlich, gegliedert nach Frage 12a) bis d), registriert, und sind diese Behörden nach Ansicht der Bundesregierung personell und technisch ausreichend ausgestattet?
27. Welche besonderen Sicherheitsvorkehrungen und Vorschriften gelten für Tunnels (Schiene und Straße), und wie wurde deren Einhaltung überwacht?
28. Welche Behörden der Länder und welche Gebietskörperschaften werden von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig über die von ihr erteilten Genehmigungen für den Transport strahlenden Materials informiert bzw. vor der Erteilung gehört?
29. Wie viele Genehmigungen wurden in den einzelnen Bundesländern nach 1980 auf Grundlage der GGVS für eine befristete und wie viele für eine unbefristete (mit höchstens drei Jahren) Laufzeit erteilt?
30. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit auch für die Zusammenladung verschiedener Stoffe, die zwar einzeln ungefährlich sein können, die aber dennoch im Falle eines Kontaktes miteinander chemisch reagieren (z. B. bei einem Unfall) und gefährliche Stoffe bilden können, besondere Vorschriften zu erlassen?

Wenn ja, welche will sie erlassen, wenn nein, warum sieht sie keinen Handlungsbedarf?
31. Ist die Bundesregierung bereit, die Transportgenehmigungsregelungen dahingehend zu ändern, daß nur noch Genehmigungen für Einzeltransporte analog der Regelung für den Schwerverkehr erteilt werden, da bei den bestehenden Rege-

- lungen kaum Aussagen über den Umfang der Gefahrguttransporte und die transportierten Mengen gemacht werden können, und ist die Bundesregierung bereit, darauf hinzuwirken, daß die von Gefahrguttransporten benutzten Straßen künftig meldepflichtig sein sollen, wenn nein, warum nicht?
32. Wann wird die Bundesregierung die statistische Praxis dahingehend ändern, daß bei Gefahrgutunfällen auch Art und Menge der Stoffe miterfaßt werden?
33. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß bei den durchgeführten LKW-Sonderkontrollen, z. B. 1986 in Hessen, nur 21 % der Fahrzeuge unbeanstandet geblieben waren? Welche Ergebnisse hatten ähnliche Sonderkontrollen in den anderen Bundesländern (Aufschlüsselung nach Ländern)?
34. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß bei 38,5 % aller Tanklastunfälle in der Bundesrepublik Deutschland überhöhte Geschwindigkeit als Hauptunfallursache benannt wurde, und ist die Bundesregierung bereit, die Höchstgeschwindigkeit für LKW von 80 km/h auf 60 km/h, bei besonders gefährlichen Gütern noch darunter, festzusetzen? Wenn nein, warum nicht, und wie will die Bundesregierung künftig dafür sorgen, daß die für LKW geltenden Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden?
35. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, bei Fahrzeugen nicht nur das zulässige Gesamtgewicht zu begrenzen, sondern auch die Nutzlast, nachdem die Industrie dazu übergeht, wesentliche Sicherheitseinrichtungen (z. B. Retarder) nicht einzubauen, da deren großes Gewicht die Nutzlast verringert, oder bei Tankfahrzeugen zur Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichtes die Tanks immer leichter und dünner und somit unsicherer konstruiert werden?
36. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, daß seit dem 29. August 1986 die Lenkzeiten für LKW-Fahrer in der EG von acht auf neun Stunden heraufgesetzt wurden, und an zwei Tagen in der Woche sogar auf zehn Stunden, daß aber gleichzeitig Übermüdung der Fahrer eine häufige Unfallursache ist?
37. Warum wurden die Lenkzeiten der LKW-Fahrer in der EG erhöht?
38. Was unternimmt die Bundesregierung um die z. T. unerträglichen Arbeitsbedingungen der LKW-Fahrer zu verbessern?
39. Wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, daß künftig ein zweiter Fahrer im Fernverkehr vorgeschrieben wird und daß nur noch Berufskraftfahrer Gefahrguttransporte steuern dürfen? An wie vielen der in Frage 12 aufgeführten Unfällen waren Berufskraftfahrer beteiligt?
40. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um sicherzustellen, daß zukünftig nur noch Berufskraftfahrer mit entsprechender Ausbildung zum Führen von gewerblichen

LKW zugelassen werden, und wie will sie die Berufskraftfahrerausbildung nachhaltig verbessern?

41. Werden heute auch Fahrer von gefährlichen Stückguttransporten und anderen, nicht mit Tankwagen durchgeführten Gefahrguttransporten, besonders geschult, nachdem dies seit 1981 für Tanklastzugfahrer gefährlicher Güter bereits der Fall ist? Wenn ja, wer führt diese Schulungen durch (Gliederungen nach Ländern), und in welchem Abstand müssen die Fahrer ihre Ausbildung aktualisieren?
42. Wie bewertet die Bundesregierung die Erfahrungen mit den geltenden Versicherungsregelungen, insbesondere nach den spektakulären Unfällen mit Brennstoff-Tankfahrzeugen, hält die Bundesregierung den Versicherungsschutz für ausreichend, und was wird sie gegebenenfalls unternehmen, um ihn zu verbessern?

III. Verlagerung auf die Bahn

43. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, bei einem schrumpfenden Bahnnetz die Zahl der Gefahrguttransporte und generell der Lasttransporte auf die Bahn zu verlagern, und was hat die Bundesregierung konkret seit der Katastrophe von Herborn unternommen, nachdem Bundesverkehrsminister Warnke öffentlich eine verstärkte Verlagerung von Gefahrguttransporten auf die Schiene angekündigt hatte?
44. Wie verteilen sich die 12 % der Gefahrguttransporte auf der Schiene auf die einzelnen Bundesländer, welche Angebote des „Huckepackverkehrs“ stellt die Deutsche Bundesbahn in den einzelnen Bundesländern zur Verfügung, und welche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung wurden eingeleitet (differenziert nach Bundesländern)?
45. Wie oft wurde in welchen Bundesländern seit 1980 seitens der Genehmigungsbehörden von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, den Transport bestimmter gefährlicher Güter nach GGVS auf der Straße zu verbieten und statt dessen auf den Schienen- oder Wasserwegen vorzuschreiben?
46. Wie oft wurde in welchen Bundesländern in diesem Zeitraum von den Genehmigungsbehörden der Transport gefährlicher Güter auf der Straße nur bis zum nächsten Gleisanschluß oder Hafen genehmigt, obwohl der Antragsteller den Transport über die Straße beantragt hatte?
47. Gibt es in den Bundesländern Straßen, die aus Gründen des Umweltschutzes und der Abwehr von Gefahren grundsätzlich für den Transport gefährlicher Güter gesperrt sind?
48. Wenn ja, welche Straßenklassen sind dies, und um welche Gesamtlänge handelt es sich, gegliedert nach Ländern?
49. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die Einhaltung von Sicherheits- und Sozialvorschriften im Bereich der Bahn einfacher und effektiver zu kontrollieren wären, als dies im Straßengütertransportgewerbe der Fall ist?

50. Wie hoch ist die Kostenunterdeckung der Wegekosten des LKW-Verkehrs in den Jahren seit 1980 jährlich anzusetzen, und welchen Einfluß hatte das steigende Gesamtgewicht der Fahrzeuge auf die durch den LKW-Verkehr verursachten Straßenschäden und somit auf den Kostendeckungsgrad?
51. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe für in- und ausländische Fahrzeuge, die z.B. auf die in der Bundesrepublik Deutschland zurückgelegte Kilometerleistung berechnet werden könnte, zur Deckung der durch den Gütertransportverkehr verursachten Umwelt-, Gebäude- und Straßenschäden (laut Drucksache 10/5838, Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN zu: Soziale Kosten des LKW-Verkehrs)?
52. Welche Mengen welchen Gefahrgutes wurden auf den in den letzten drei Jahren stillgelegten Eisenbahnstrecken (gegliedert nach Ländern) in deren letztem Betriebsjahr befördert und nach der Stilllegung auf die Straße verlagert?
53. Wie will die Bundesregierung ihr erklärtes Ziel der Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene erreichen, wenn ein Großteil der Gefahrguttransporte im Nahverkehr transportiert wird, wo die Schienenverbindungen systematisch von der Deutschen Bundesbahn abgebaut wurden?
54. Wie viele und welche Güterverkehrsstrecken der Deutschen Bundesbahn wurden seit 1950 in den einzelnen Bundesländern stillgelegt, welche Gesamtlänge hatten diese Strecken, und welche weitere Strecken sind in den einzelnen Bundesländern in den nächsten fünf Jahren zur Stilllegung vorgesehen?
55. Wie ordnet sich das Vorhaben der Deutschen Bundesbahn, zahlreiche Stückgutbahnhöfe und ca. ein Drittel aller Tarifpunkte im Wagenladungsverkehr aufzugeben, in die Bestrebungen der Bundesregierung ein, Güter verstärkt von der Straße auf die Schiene zu verlagern?
56. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, an den Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn öffentlich betriebene Verladestellen für Gefahrgüter einzurichten und zu betreiben, und wie beurteilt sie dies im Hinblick auf Mineralölverladestationen?
57. Wie will die Bundesregierung die Bevölkerung über die Gefahren, die von den Gefahrguttransporten ausgehen, informieren?

58. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Menge der heute transportierten Gefahrgüter insgesamt durch eine Veränderung der Produktions- und Weiterverarbeitungsweisen zu verringern?

Bonn, den 20. Oktober 1987

Frau Brahmst-Rock

Frau Teubner

Weiss (München)

Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion