

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/832 —**

Unfälle mit Gefahrgütern auf Schiene und Straße

Der Bundesminister für Verkehr – A 13/00.02.11 – hat mit Schreiben vom 4. November 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Unfälle mit Gefahrgütern wurden seit 1980 im einzelnen gemeldet
 - a) auf Schienenstrecken und Rangierbahnhöfen der Deutschen Bundesbahn,
 - b) auf der Straßeaufgrund welcher Ursachen?

Zu a)

In den Jahren 1980 bis 1986 haben sich im Verantwortungsbereich der Deutschen Bundesbahn insgesamt 170 Unfälle im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene ereignet. Hierbei wurden unter dem Begriff „Unfall“ die Fälle eingeordnet, bei denen Personen verletzt und/oder mehr als 100 Liter/100 kg Gefahrgut freiwurden.

Als Hauptunfallursachen wurden festgestellt:

- undichte Ventile an Kesselwagen,
- Nichtbeachtung der Beladevorschriften,
- Rangierunregelmäßigkeiten.

Zu b)

Die Überwachung von Gefahrguttransporten und die Bekämpfung von Unfällen fallen in die Zuständigkeit der Bundesländer.

Der Bundesregierung liegen repräsentative Angaben über Gefahrgutunfälle im Straßenverkehr für den Zeitraum seit 1980 nicht vor.

Die Bundesregierung ist bemüht, die Straßenverkehrsunfallstatistik und die Umweltstatistik um den Bereich „Beförderung gefährlicher Güter“ zu erweitern.

Aus einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über Unfälle mit Tankfahrzeugen in den Jahren 1982 bis 1984 geht hervor, daß sich pro Jahr etwa 80 Unfälle mit Tankfahrzeugen ereigneten, bei denen Gefahrgut freiwurde und/oder die Armaturen des Tanks erheblich beschädigt wurden.

Hauptunfallursachen sind nach der BASt-Studie:

- nicht angepaßte Geschwindigkeit und/oder zu geringer Abstand (38,5 %),
- sonstige Fahrfehler (42 %),
- technische Mängel (12,4 %).

Auch nach diesem Erhebungszeitraum 1982 bis 1984 haben sich im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter einige schwere Unfälle ereignet, so z. B. am

- 11. Februar 1985: Auffahrunfall auf der A 3 bei Langenbruck eines Busses auf einen Tankzug. 20 Tote durch Ausbrennen des Busses.

Sachschaden: etwa 1 Million DM.

- 3. April 1985: Auf der A 61 Swisttal-Miel platzt infolge einer chemischen Reaktion ein Metallfaß auf. Der Inhalt gelangt auf die Fahrbahn. 30 nachfolgende Fahrzeuginsassen werden den Dämpfen, die Augenreizungen und Reizungen der Atemwege verursachten, ausgesetzt.

Sachschaden: ca. 50 000 DM.

- 14. April 1987: Zusammenstoß eines dänischen Lkw mit einem Tankzug auf der A 5 bei Karlsruhe. Fahrer und Beifahrer des dänischen Lkw verbrannten.

Sachschaden: etwa 1 Million DM.

- 6. Juli 1987: Umkippen eines Tankfahrzeuges bei Schonach infolge nicht angepaßter Geschwindigkeit. Fünf Verletzte (davon zwei schwer, der Fahrer erliegt später seinen Verletzungen). Zwei Häuser verbrannten.

Sachschaden: ca. 1,5 Million DM.

- 7. Juli 1987: Unfall eines Tankfahrzeuges in Herborn. Unfallursache noch unbekannt. Sechs Tote und 23 Verletzte.

Sachschaden: 40 bis 50 Millionen DM.

2. Welche Personen- und Sachschäden traten zu Frage 1. a) und b) ein?

Zu a)

Personen wurden nicht getötet. Insgesamt wurden 60 Personen leicht verletzt bzw. vorsorglich ärztlich untersucht.

Bei den 170 Unfällen ist – soweit nachweisbar – ein Sachschaden von rund 12 Millionen DM entstanden.

Zu b)

Auf die Beantwortung der Frage 1 b) wird verwiesen.

Aus der unter 1 b) erwähnten BAST-Studie geht hervor, daß 19 Personen getötet wurden (davon vier durch das Gefahrgut selbst). Der Sachschaden betrug pro Tankfahrzeugunfall 180 000 bis 250 000 DM.

3. Welche Mengen welchen Gefahrgutes wurden zu 1. a) und b) freigesetzt, und wie wurden mögliche Folgen bekämpft?

Zu a)

Soweit bei den oben erwähnten 170 Unfällen Gefahrgut austrat, handelte es sich jeweils um Mengen über 100 l/100 kg.

Die gesamte freigesetzte Menge Gefahrgut ist unbekannt. Sie wäre nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand durch manuelle Auswertung zu ermitteln.

Die Vorschriften und Maßnahmen zur Schadensbekämpfung bei der Deutschen Bundesbahn sind in dem Bericht zur Entschließung des Bundesrates vom 29. April 1983 „Vorschriften für die Deutsche Bundesbahn für die vorbeugende oder vorbereitende Katastrophenabwehr und Schadensbekämpfung“ (BR-Drucksache 533/85) dargelegt. Hierauf wird verwiesen.

Zu b)

Auf die Beantwortung der Frage zu 1 b) wird verwiesen.

Aus der BAST-Studie geht hervor, daß in den Jahren 1982 bis 1984 durchschnittlich pro Jahr

- 92 m³ Heizöl/Dieselöl,
- 77 m³ Benzin

freigesetzt wurden. Hiervon konnten jeweils

- 32 m³ Heizöl/Dieselöl,
- 24 m³ Benzin

wieder aufgefangen werden.

Unfälle mit gefährlichen Gütern werden entsprechend den jeweiligen Besonderheiten bekämpft.

4. In welchen Fällen mußte Giftgasalarm oder Katastrophenalarm gegeben werden?

Nach hier vorliegenden Informationen wurde in einem Fall (Herborn) Katastrophenalarm ausgelöst.

5. Welchen Anteil haben ausländische Lastkraftwagen und Eisenbahnwaggons an den Unfällen seit 1980?

Nach der Verkehrsunfallstatistik sind Ausländer seit 1980 zu durchschnittlich 5 % an den Unfällen mit Kfz beteiligt. Repräsentative Angaben über den Anteil der Ausländer an den Gefahrgutunfällen liegen der Bundesregierung nicht vor.

6. Welche Unfallrate ergibt sich auf die beförderten Tonnen und Kilometer bezogen für
- a) die Schiene und
 - b) die Straße
- seit 1980 jährlich (Unfall je t/km)?

Angaben hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

7. Welches durchschnittliche LKW-Aufkommen wurde 1984 bis 1986 beobachtet, wie viele dieser LKW wurden bei Verkehrskontrollen kontrolliert, und wie viele wurden warum beanstandet?

Der Lkw-Bestand betrug

1984 – 1 278 000,
1985 – 1 281 000,
1986 – 1 295 000.

Angaben darüber, wie viele der genannten Lastkraftwagen kontrolliert wurden, liegen nicht vor. Die Kontrolle ist grundsätzlich eine Aufgabe der Bundesländer.

Laufende umfassende Statistiken über Verkehrskontrollen und deren Ergebnisse werden in den Ländern überwiegend nicht geführt. Allerdings sind Ergebnisse insbesondere von Schwerpunktkontrollen in einzelnen Bundesländern bekannt. Zum Beispiel wurden in Nordrhein-Westfalen in den Jahren 1984 bis 1986 bei landesweiten Schwerpunktkontrollen und im Rahmen des täglichen Streifendienstes 92 324 Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern kontrolliert. Davon mußten 17 053 Fahrzeuge beanstandet werden.

8. Welche Mängel bildeten nach Frage 7 die Mehrzahl der Beanstandungen?

Bei Kontrollen wurden hauptsächlich folgende Mängel festgestellt:

- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
- Verletzung der Sozialvorschriften einschließlich Lenk- und Ruhezeiten.

Bei den Verstößen gegen gefahrgutspezifische Rechtsvorschriften überwogen folgende Mängel:

- Warntafeln an den Transportfahrzeugen waren nicht angebracht/abgedeckt/unvorschriftsmäßig ausgestattet,
- in den Begleitpapieren waren die Gefahrgüter nicht ausreichend deklariert,
- die vorgeschriebenen Schutzausrüstungen fehlten oder waren nur teilweise vorhanden,
- Feuerlöscher fehlten oder waren nicht außen an den Fahrzeugen angebracht.

9. Wie viele Wagen zum Transport von Gefahrgütern verkehren auf dem Netz der Deutschen Bundesbahn, und in welchen Abständen werden diese Wagen einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen?

In der Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) ist festgelegt, welche gefährlichen Güter in welchen Güterwagen (gedeckte Wagen, offene Wagen, Kesselwagen usw.) befördert werden dürfen.

Gefährliche Güter werden auf der Schiene überwiegend in Kesselwagen transportiert. Bei der Deutschen Bundesbahn sind rund 36 000 Kesselwagen (Privatgüterwagen) für die Beförderung gefährlicher Güter eingestellt.

Alle bei der Deutschen Bundesbahn eingesetzten Güterwagen unterliegen den vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) festgelegten Revisionsfristen.

Danach ist eine Revision (Untersuchung) der Wagen, die in schnelfahrenden Güterzügen eingestellt werden, spätestens nach einem beziehungsweise zwei Jahren (je nach Laufleistung) fällig. Die übrigen Wagen sind in vier- beziehungsweise sechsjährigem Rhythmus zu untersuchen. Kesselwagen sind zusätzlich alle vier Jahre tanktechnisch einem Sachverständigen vorzuführen.

Im übrigen werden die Wagen bei der Annahme zur Beförderung und während des Transports auf ihre Betriebs- und Verkehrstauglichkeit geprüft.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung im Vergleich die Sicherheit von Gefahrguttransporten auf Schiene und Straße?

Die Auffassung der Bundesregierung ergibt sich aus § 7 Abs. 3 der Gefahrgutverordnung Straße. Danach sind extrem gefährliche Güter mit Bahn oder Binnenschiff zu befördern, wenn die Güter in einem Gleis- oder Hafenanschluß verladen und entladen werden können.

11. Welche Menge Gefahrgut kann nach Einschätzung der Bundesregierung ohne weitere Ausbaumaßnahmen auf die Schiene verlagert werden?
12. Was hat die Bundesregierung seit dem Unfall von Herborn konkret unternommen, um weitere Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wie es Bundesminister Dr. Warnke angekündigt hatte?

Im Straßengüterverkehr ist eine Verlagerung auf Schiene oder Binnenschifffahrt kaum umsetzbar, da es sich hierbei vor allem um Verteilerverkehre handelt (kein Gleis- oder Hafenanschluß). Die Überlegungen konzentrieren sich daher auf den Fernverkehr. Gegenwärtig wird im Wege eines Forschungsvorhabens das Verlagerungspotential von der Straße auf die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt bei leicht entzündbaren flüssigen Stoffen ermittelt; die vorläufigen Ergebnisse sollen noch im Jahr 1987 vorliegen. Auf der Grundlage dieser vorläufigen Ergebnisse und von Verkehrsstromanalysen soll der Gefahrgut-Verkehrs-Beirat auf der nächsten Sitzung am 26. November 1987 die Frage der Verlagerung derartiger Transporte möglichst abschließend behandeln.

Unabhängig von den letzten Tankfahrzeugunfällen sind im Entwurf der 1. Straßen-Gefahrgutänderungsverordnung, die am 1. Januar 1988 in Kraft treten soll, Verschärfungen des § 7 der Gefahrgutverordnung Straße aufgenommen worden, die zu weiteren Verlagerungen extrem gefährlicher Güter von der Straße auf die Eisenbahn und Binnenschifffahrt führen.

