

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Brauer und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/5456 —**

Chemieunfälle im Bahnhof Vorsfelde der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 20. November 1989 – A 13/00.02.13/257 Va 89 – namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Worauf ist es zurückzuführen, daß im Bahnhof Vorsfelde eine derartige Häufung von Chemieunfällen vorkommt?
2. Wie viele Chemieunfälle haben sich im Bahnhof Vorsfelde ereignet, und bei wie vielen Unfällen hat die Deutsche Bundesbahn die Berufsfeuerwehr zur Hilfe gerufen?

Vom 1. Januar bis 31. Oktober 1989 wurden im Bahnhof Vorsfelde von der Deutschen Bundesbahn sechs Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung gefährlicher Güter festgestellt. Bei einer weiteren Unregelmäßigkeit wurden ca. 130 l Gefahrgut freigesetzt. In allen Fällen wurde die Berufsfeuerwehr Wolfsburg unverzüglich verständigt und um Hilfe gebeten.

Es handelte sich ausnahmslos um Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung gefährlicher Güter, die im Rahmen der intensivierten Grenzeingangs- bzw. Grenzausgangskontrollen festgestellt wurden und für die die Deutsche Bundesbahn nicht verantwortlich war.

3. Wie hat die Deutsche Bundesbahn die Zuständigkeit für die Einstufung eines Chemieunfalls vor Ort geregelt, und unter welchen Kriterien wird entschieden, die Feuerwehr hinzuzuziehen?

Für gefährliche Ereignisse, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes oder auch die Umwelt beeinträchtigen können (Betriebsunfälle einschl. Freiwerden gefährlicher Güter), hat die Deutsche

Bundesbahn (DB) in der innerdienstlichen Bahnbetriebsunfallvorschrift (BUVO/DS 423) grundlegende Bestimmungen über Maßnahmen, Meldungen und Untersuchungen festgelegt. Anhang II zu dieser Bahnbetriebsunfallvorschrift befaßt sich eingehend mit den Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter bei der Beförderung mit der Eisenbahn. Dieser Anhang II gibt insbesondere Hinweise aus Sachverhaltsermittlung, zu den Eigenschaften der gefährlichen Güter, zur Benutzung der Unfallmerkblätter, zur Einschaltung von Sachverständigen und zu den Hilfsmaßnahmen.

Beim Freiwerden von gefährlichen Gütern im Bahnhof Vorsfelde wird grundsätzlich die Berufsfeuerwehr Wolfsburg eingeschaltet.

4. Hat die Deutsche Bundesbahn in Eigenverantwortung Chemieunfälle geregelt, und um welche Vorkommnisse handelt es sich dabei?

Auf die Beantwortung der Frage 3 wird verwiesen.

5. Wie verhält sich die Deutsche Bundesbahn, wenn bei Gefahrguttransporten aus der DDR oder anderen RGW-Staaten mangelhafte Sicherheitsvorkehrungen oder mangelhafte Begleitpapiere festgestellt werden?

Werden bei grenzüberschreitenden Beförderungen Wagen mit gefährlichen Gütern festgestellt, die in bezug auf die Bauart und Ausrüstung nicht den internationalen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter (RID) entsprechen, werden diese an der Grenze zurückgewiesen.

Wagen mit offensichtlichen technischen Mängeln, die nicht sofort behoben werden können, werden ebenfalls zurückgewiesen.

Bei Sendungen mit mangelhaft ausgefüllten Begleitpapieren werden die nach dem RID vorgeschriebenen Gefahrgutangaben ergänzt, die Versandbahn wird von der Unregelmäßigkeit schriftlich verständigt. Kann eine Klärung nicht herbeigeführt werden, werden diese Sendungen der übergebenden Bahn zurückgegeben.

6. Wie häufig hat im Jahr 1989 die DDR die Einfuhr von Gefahrguttransporten über den Bahnhof Vorsfelde abgelehnt, und mit welcher Begründung wurde dies abgelehnt?

Die Deutsche Reichsbahn hat im Jahre 1989 eine Gefahrgutsendung zurückgewiesen, weil aufgrund starker Geruchsbildung das Freiwerden von gefährlichem Gut vermutet wurde. Nach Rückführung des Waggons wurde in Vorsfelde festgestellt, daß ein Faß am Fußboden undicht war und ein Verlust von ca. 130 l vorlag.

7. Um welche Art und Menge von Chemikalien handelte es sich jeweils bei den Vorfällen in Vorsfelde, und wann geschahen diese Vorfälle?

Die Zeitpunkte der Vorfälle und die betroffenen Stoffe ergeben sich aus der folgenden Aufstellung:

Datum	Gut
1. März 1989	Styrol
8. März 1989	Benzol
8. Mai 1989	Benzol
31. August 1989	Chlorpyriphos
2. Oktober 1989	Pyridin
13. Oktober 1989	Isobutylen
14. Oktober 1989	Toluol

Wegen der freigewordenen Menge wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 6 verwiesen. In allen sieben Fällen gab es keine konkrete Gefährdung für Leben und Gesundheit von Menschen. Konkrete Gefährdungen für die Umwelt sind nicht festgestellt worden.

8. Bei welchen Vorfällen mußten betroffene Menschen in ärztliche Behandlung?

Bei der Unregelmäßigkeit am 2. Oktober 1989 haben sich fünf Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn sowie ein Mitarbeiter des Zolldienstes vorsorglich ärztlich untersuchen lassen; gesundheitliche Schädigungen wurden nicht festgestellt.

9. Inwieweit ist die Bundesregierung und die Deutsche Bundesbahn darüber unterrichtet, daß bei vielen chlorhaltigen Gefahrgütern – wie z. B. Chlorbenzol – die Gefahr des Entstehens von Dioxinen und Furanen besteht bzw. diese mit Dioxinen und Furanen verunreinigt sein können?

Die Gefahrgutvorschriften (z. B. Gefahrgutverordnung Eisenbahn – GGVE) bestimmen, welche gefährlichen Güter zur Beförderung mit der Eisenbahn zugelassen sind. Gefährliche Güter sind von der Beförderung ausgeschlossen, wenn sie den Gefahrgutvorschriften nicht entsprechen.

Bei der Beförderung von polychlorierten Dibenzodioxinen und -furanen sind die Vorschriften der Gefahrklasse 6.1 sowie die Vorschriften der Randnummer 3 Abs. 5 der Anlage zur Gefahrgutverordnung Eisenbahn – GGVE – vom Absender zu beachten; diese Vorschriften beziehen sich insbesondere auf die Qualität der Verpackungen, auf die Kennzeichnung und auf die Frachtbriefvermerke. Werden bei gefährlichen Gütern die in den erwähnten Vorschriften angegebenen Werte überschritten, so sind diese Stoffe von der Beförderung ausgeschlossen.

10. Welche Überprüfungen wurden im Bahnhof Vorsfelde mit welchem Ergebnis im Hinblick auf Frage 9 vorgenommen?

Der Absender darf gefährliche Güter dem Beförderer nur übergeben, wenn sie zur Beförderung zugelassen sind. Der Beförderer ist verpflichtet, anhand der ihm vorgelegten Beförderungspapiere nachzuprüfen, ob die gefährlichen Güter zur Beförderung zugelassen sind.

Wenn der Verdacht besteht, daß ein gefährliches Gut unter Außerachtlassung der Vorschriften der GGVE aufgegeben worden ist, muß der Beförderer die Sendung prüfen oder durch einen Sachverständigen prüfen lassen.

Ein solcher Verdacht lag bisher nicht vor, so daß diesbezügliche Überprüfungen bisher nicht vorgenommen werden mußten.

11. Liegen der Bundesregierung bzw. der Deutschen Bundesbahn Untersuchungen darüber vor, wie hoch die Gleisanlagen im Bereich des Rangierbetriebs, wo die Gefahrguttransporte zusammengestellt werden, mit Chemikalien belastet sind, und gibt es Erkenntnisse darüber, ob Chemikalien ins Grundwasser eingedrungen sind, da der Bahnhof unmittelbar in der Allerniederung liegt?

Untersuchungen, wie hoch die Gleisanlagen des Bahnhofs Vorsfelde mit Chemikalien belastet sind, waren bisher nicht erforderlich.

Bei jeder Unregelmäßigkeit mit Gefahrgutaustritt wird die zuständige Wasserbehörde verständigt. Wegen des geringen Gefahrgutaustritts mußten bisher besondere Maßnahmen zum Schutz der Umwelt oder des Grundwassers – wie z. B. Bodenaustausch – nicht ergriffen werden.

12. Was wird die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bundesbahn unternehmen, damit sich zukünftig die Anzahl der Chemieunfälle im Bahnhof Vorsfelde verringt?

Die Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter werden unter Berücksichtigung neuer wissenschaftlicher und technischer Erkenntnisse ständig fortentwickelt, so daß die Eintrittswahrscheinlichkeit von Zwischenfällen und Unfällen immer geringer wird.

Im übrigen wird auf die Beantwortung der Fragen 1, 2 und 5 verwiesen.