

## **Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Such und der Fraktion DIE GRÜNEN/Bündnis 90**

### **Mängel bei der Gefahrgutbeförderung durch Eisenbahn-Kesselwagen**

Seit längerer Zeit propagiert insbesondere die Deutsche Bundesbahn, Gefahrgut zwecks größerer Sicherheit von der Straße auf die Schiene zu verlegen. Da jedoch sowohl der Pflichten- bzw. Sanktions-Katalog der hierfür maßgeblichen Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) wie auch dessen tatsächliche Überwachung mangelhaft erscheinen, wird das genannte Ziel gefährdet.

Daher fragen wir die Bundesregierung:

1. Wenn ein mit giftigem Gefahrgut beladener oder nach einem solchen Transport nunmehr leerer Eisenbahn-Kesselwagen mit offenem Domdeckel fährt, werden Giftgase an die Umwelt verteilt.
  - a) Trifft es zu, daß in diesen Fällen weder Absender noch Befüller eines solchen Kesselwagens einer Straf- oder Bußgeld-Androhung nach der GGVE ausgesetzt sind?
  - b) Wann gedenkt die Bundesregierung, die Schließung dieser Sanktionslücke zu veranlassen?
2. a) In welchem Umfang sieht die GGVE eine Halterhaftung für solche und ähnliche Gefährdungsfälle vor?  
b) Trifft es zu, daß ein Halter/ „Einsteller“ eines Kesselwagens noch nicht einmal ordnungswidrig handelt, wenn er die Fristen für dessen technische Überprüfung nicht einhält?  
c) Wann gedenkt die Bundesregierung, die Schließung solcher Pflichten- und Sanktions-Defizite zu veranlassen?
3. a) Mit welchen Ländern bestehen sogenannte Vertrauensabkommen über Gefahrguttransporte welchen Inhalts?  
b) In welchem Umfang und durch welche Stellen werden daraufhin Eisenbahnwagen überprüft, die von Einstellern, Absendern oder Befüllern aus den Vertragsländern stammen?  
c) Welche Mängel sind dabei während der Laufzeit dieser Abkommen zutage getreten, und wie hat sich dies auf die Fortgeltung und Überprüfung derartiger Abkommen ausgewirkt?

4. Trifft es zu, daß – außer in Hamburg auf den Hafen-Gleisen – nicht die Polizei, sondern die Bundesbahn selbst Gefahrgut-Waggons und -Transporte kontrolliert?
5. Wie häufig wurden in den letzten 5 Jahren jeweils durch die zuständigen Bundesbahn-Stellen einerseits und die Hamburger Polizei andererseits
  - welche Sanktionen wegen unzulässig durchgeführter Gefahrgut-Transporte ausgesprochen?
  - technische Mängel an Kesselwagen jeweils festgestellt, die von der Deutschen Bundesbahn einerseits und von auswärtigen Haltern andererseits eingestellt waren?
  - Kesselwagen der Deutschen Bundesbahn und von auswärtigen Einstellern daraufhin vorübergehend stillgelegt?
6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Unterschieden der Kontrollergebnisse in Hamburg gegenüber dem restlichen Bundesgebiet, also der Kontrollzuständigkeit der Deutschen Bundesbahn?
7. Was gedenkt die Bundesregierung insgesamt zu tun, um die Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Schiene zu erhöhen?

Bonn, den 8. Oktober 1990

**Such  
Hoss  
Frau Dr. Vollmer, Frau Birthler und Fraktion**