

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit von Gefahrguttransporten

Vor dem Hintergrund des Chemieunfalls in Schönebeck ist das Gefahrguttransportsystem erneut in die öffentliche Diskussion geraten. Unfälle von Gefahrgut transportierenden LKW wie die in Saarlouis (2. April 1996) und Leverkusen (20. Mai 1996) beweisen die Richtigkeit der Forderung „Gefahrgüter auf die Bahn!“ Solange die bundesdeutsche Verkehrspolitik auf schrankenlose Deregulierung und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Autobahn setzt, muß mit einer erheblichen Gefährdung gerechnet werden.

LKW mit hochexplosiver, die Atemwege verätzender oder umweltgefährdender Ladung sind – wie der Unfall in Saarlouis beweist – bereits ohne Fahrfehler eine permanente Gefahr für Anwohner, Verkehrsteilnehmer und Umwelt. Treten hierzu noch Fahrfehler aufgrund von Überschreitung der Lenkzeiten, Übermüdung, überhöhter Geschwindigkeit und fehlender Ausbildung kombiniert mit mangelhafter Technik, so wird die Zulassung derartiger Transporte zum unkalkulierbaren Risiko.

Der Bahn-Unfall von Schönebeck, bei dem am 1. Juni 1996 mehrere mit Vinylchlorid gefüllte Kesselwagen explodierten und rd. 115 t Salzsäure sowie Dioxin freigesetzt wurden, hat hingegen zahlreiche Ungereimtheiten in der Gefahrenvorsorge und im Katastrophenmanagement sowie im Zusammenspiel zwischen DB AG, Einsatzkräften und -leitung aufgedeckt. Auch in der Behandlung des Unfalls im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages blieben Widersprüchlichkeiten bestehen. Die Information der politisch Verantwortlichen blieb unbefriedigend. Vertreter des Eisenbahnbundesamtes und des Bundesministeriums für Verkehr konnten sich nicht über einen eindeutigen Einsatzablauf der Feuerwehr äußern. Auch in den meisten anderen Punkten blieb der Bericht nebulös, insbesondere zu den widersprüchlichen Angaben von Feuerwehr und DB AG über die Gründe für die mangelhafte Zusammenarbeit bei der Unfallbekämpfung und zum Standard der Sicherheitseinrichtungen an der Strecke. Deutlich wurde, daß das Wagenmaterial insgesamt heruntergewirtschaftet ist und nicht dem notwendigen Standard der beförderten Güter entspricht.

Die Bundesregierung tut so, als sei der Chemie-Unfall in Schönebeck ein schicksalhaftes Ereignis und sieht keine Veranlassung, aus dem Unglück Konsequenzen zu ziehen. Auch wenn für die konkrete Unfallbekämpfung die Landkreise zuständig sind, ist es die Aufgabe der Bundesregierung, ihrer Gesamtverantwortung gerecht zu werden und gesetzliche Bedingungen zu schaffen, die zur Erhöhung der Sicherheit bei Gefahrguttransporten führen.

Verschärft wird diese Güterverkehrspolitik durch die völlig unzureichende Deklaration von Gefahrgut: Feuerwehrleute und Polizei müssen im Katastrophenfall erst durch stundenlanges Wälzen von Codebüchern die Deklaration der Ladung entschlüsseln – und können dann nur hoffen, daß die Angaben zutreffen. So brauchten die Saarlouiser Feuerwehren – weil die Ladungsliste verbrannt war – mehr als eine Stunde, bis die Gefahr eindeutig klar war.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich das Gefahrgutaufkommen, die Verkehrsleistung von Gefahrguttransporten und die Anzahl der Gefahrguttransporte, differenziert nach Verkehrsträgern, seit 1985 entwickelt?
2. Welches sind die 50 am häufigsten transportierten Gefahrgüter (Tonnen- und Prozentangabe), bezogen auf das Verkehrsaufkommen, und zu welcher Gefahrgutklasse gehören sie jeweils?
3. Welche Gefahrgüter sind besonders straßenaffin?
Welche Gründe sind dafür maßgeblich?
4. Welche Initiativen hält die Bundesregierung für notwendig, um die besonders straßenaffinen Gefahrgüter vermehrt auf die Bahn zu verlagern?
5. Welche Ämter und Einrichtungen sind an der statistischen Erhebung der Unfallstatistik bei Gefahrgütern beteiligt, und wie hat sich diese, differenziert nach
 - a) Verkehrsträgern,
 - b) mit/ohne Umweltbeeinträchtigung und
 - c) mit/ohne Personenschadenseit 1985 entwickelt?
6. Wie hat sich die Unfallstatistik im Kombiverkehr seit 1985 entwickelt?
Welcher Anteil der Unfälle ist auf den Wechsel der Verkehrsträger zurückzuführen?
7. Ist es richtig, daß die Sicherheitsanforderungen für den Straßentransport von Gefahrgütern im Vergleich zur Schiene höher sind?
Wenn ja, warum ist dies der Fall, und welche Gutachten oder Untersuchungen stützen dieses Vorgehen?
8. Welche Vorschriften existieren für die Prüfung der zur Beförderung von Gefahrgütern eingesetzten Transportmittel, wer führt die Prüfungen in welchen Zeitabständen durch, und

durch wen wird die Einhaltung und korrekte Durchführung der Prüfungen kontrolliert?

9. Gibt es vor dem Hintergrund des Chemieunfalls in Schönebeck Überlegungen, Vorschriften der Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) zu ändern?

Wenn ja, um welche Vorschriften handelt es sich?

Wenn nein, warum nicht?

10. Wie reagiert die Bundesregierung auf die Behandlung des Unfalls in Schönebeck durch die DB AG, und sieht sie ggf. Bedarf, die Bahn analog einem Betreiber gefährlicher Industrieanlagen zu verpflichten, betriebliche Alarm- und Gefahrenabwehrpläne aufzustellen und diese mit dem Katastrophenschutz abzustimmen?

Hat sich am konkreten Beispiel des Unfalls in Schönebeck eine Verschlechterung der abgestimmten Gefahrenabwehr durch die Privatisierung der Bahn erwiesen?

11. Sieht die Bundesregierung Anlaß, ihre Stellungnahme zur Gesetzesinitiative des Bundesrates zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, wonach der Bund die Zuständigkeit für Brandschutz und technische Hilfsleistung im Bahnbereich übernehmen soll (Drucksache 13/4386), aufgrund der Erfahrungen in Schönebeck zu ändern bzw. zu ergänzen?

12. Welche Transportverpflichtungen der Bahn, gestaffelt nach Substanz, Gefahrenklassifikation und Menge, sind durch die Privatisierung weggefallen?

Welche Verschiebungen haben sich hierdurch zwischen dem Bahn- und dem Straßengüterverkehr ergeben?

13. Wie bewertet die Bundesregierung den Wegfall von Transportverpflichtungen, und sieht sie Handlungsbedarf?

Wenn ja, welchen?

Wenn nein, wieso besteht kein Handlungsbedarf?

14. Hält es die Bundesregierung nicht für notwendig, daß das Eisenbahnbundesamt der privatisierten DB AG die Nutzung bestimmter Strecken in Abhängigkeit vom Gefahrenpotential des Transportes vorschreibt, auch wenn dies im Einzelfall den wirtschaftlichen Interessen der DB AG zuwiderlaufen kann?

15. Welche Informationspflichten und an wen bestehen, aufgeschlüsselt nach transportierten Gefahrgütern und Transportmitteln?

16. Warum besteht entlang der Gefahrgutstrecken der Eisenbahn – im Gegensatz zur umfassenden Informationspflicht bei Industrieanlagen – keine Informationspflicht gegenüber Anliegern und Anwohnern sowie kommunalen Stellen über die vom Betrieb ausgehenden Gefahren?

17. Sollte nach Meinung der Bundesregierung in der Gefahrgutverordnung eine Informationspflicht über Gefahrguttransporte an die Landkreise vorgesehen werden, um im Katastrophenfall

eine bessere und schnellere Bekämpfung von Gefahrgutunfällen vornehmen zu können?

Wenn nein, warum nicht?

18. Welche Initiativen hat die Bundesregierung in den letzten Jahren unternommen, um die Anzahl der Gefahrguttransporte zu vermindern?

Hält die Bundesregierung ein umfassendes Konzept zur Minimierung der Gefahrguttransporte für notwendig?

19. Welche Gefahrgüter oder Gefahrgutklassen sollten nach Auffassung der Bundesregierung in der Zukunft vom Transport gänzlich ausgeschlossen werden?

Wenn nach Auffassung der Bundesregierung kein Transportausschluß vorgenommen werden soll, warum nicht?

20. Welche gesetzlichen Möglichkeiten gibt es heute, den Transport bestimmter Gefahrgüter auf der Schiene vorzuschreiben?

21. Hält die Bundesregierung den Erlaß einer Regelung für sinnvoll und praktikabel, die den Transport von Gefahrgütern auf der Schiene ab einer bestimmten Entfernung ausschließlich des Vor- und Nachlaufs vorschreibt?

22. Gibt es in anderen EU-Ländern weitergehende Gefahrgutvorschriften?

Um welche Regelungen handelt es sich?

Wie ist die Anwendung unterschiedlicher Gefahrgutvorschriften im Rahmen des grenzüberschreitenden Verkehrs innerhalb der EU bzw. mit Ländern außerhalb der EU geregelt?

Bonn, den 17. Juli 1996

Gila Altmann (Aurich)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion