

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS
– Drucksache 13/5378 –

Vinylchlorid-Bahntransporte

Am 2. Juni 1996 ereignete sich bei Schönebeck (Sachsen-Anhalt) ein Gefahrgutunfall, bei welchem große Mengen von hochgiftigem Vinylchlorid brennend frei wurden. Bei Vinylchlorid handelt es sich um einen Stoff, der zur – ebenfalls problematischen – PVC-Herstellung verwendet wird. Das genannte Unglück war Thema im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages; Vertreter aller Parteien und Vertreter der Bundesregierung stimmten darin überein, daß die Gefahr einer noch weit größeren Katastrophe bestand.

Vinylchlorid-Bahntransporte rollen seit geraumer Zeit von München über den Brenner durch Südtirol nach Bolzano/Bozen und Verona. Bereits vor einem Jahr wurde hierzu und über die damit verbundenen Gefahren in Österreich in einer Fernsehsendung berichtet; die Nordtiroler Landesregierung sprach damals davon, daß es sich um „vorübergehende Transporte“ handeln würde.

Das inzwischen eingestellte „Südtirol-Profil“ (Ausgabe Nr. 24 vom 8. Juni 1996) und das in Wien verlegte „TATblatt“ (Ausgabe Nr. 60 vom 4. Juli 1996) berichteten darüber, daß diese Transporte bis zum heutigen Tag fortgesetzt werden. Zweimal im Monat würde, so diese Quellen, ein Ganzzug mit Vinylchlorid des Chemieunternehmens Solvay von München nach Bolzano und Verona rollen; die mitgeteilte Zugnummer lautet 48847; der einzige Stopp des Zugs findet demnach in Bolzano zwischen 4.12 und 4.17 h morgens statt.

1. Kann die Bundesregierung die genannten Gefahrguttransporte der Bahn auf der Strecke München – Bolzano (Bozen) – Verona bestätigen?

Ja. Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, daß Vinylchlorid-Transporte im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Strecke München–Bozen–Verona durchgeführt werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 21. August 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Schutzmaßnahmen sind für diese Transporte gegeben?

Für grenzüberschreitende Beförderungen gefährlicher Güter auf der Schiene gilt die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID).

Die RID-Regeln für den Schienenverkehr werden – wie auch die Vorschriften für die anderen Verkehrsträger – aufgrund neuester technischer Erfahrungen und Erkenntnisse durch die zuständigen internationalen und nationalen Gremien laufend überprüft und fortentwickelt. Das RID entspricht einem anerkannt hohen Sicherheitsstandard.

Das RID regelt im wesentlichen,

- welche gefährlichen Güter mit der Eisenbahn befördert werden dürfen,
- wie gefährliche Güter verpackt und gekennzeichnet werden müssen,
- wie die Beförderungsmittel (z. B. Kesselwagen) und Tankcontainer gebaut und ausgerüstet sein müssen sowie wann und wie sie zu prüfen sind,
- wie die Beförderungsmittel zu kennzeichnen sind,
- was bei der Be- und Entladung hinsichtlich der Verladeweise und Stauung sowie während der Beförderung zu beachten ist.

Speziell zu den Tanks wird ergänzend folgendes bemerkt:

Die Tanks müssen entsprechend den Sondervorschriften der Klasse 2 aus Stahl hergestellt sein (vgl. im einzelnen Nummer 2.2 des Anhangs XI zum RID). Dabei werden besondere Anforderungen an den Werkstoff gestellt (vgl. im einzelnen Anhang IIC zum RID). Der Schweißnahtfaktor ist gleich 1 zu setzen, und somit sind alle Schweißnähte zerstörungsfrei und soweit wie möglich auf beiden Seiten visuell zu prüfen.

Die in den Sondervorschriften gestellten Anforderungen sind zu erfüllen (z. B. innenliegende schnellschließende Absperrereinrichtung, die bei Bewegung des Tanks oder Brand selbsttätig schließt).

Jeder Tank muß baumusterzugelassen sein. Die Tanks und ihre Ausrüstungsteile sind erstmalig vor Inbetriebnahme zu prüfen. Zu den einzelnen Prüfverfahren hat die Bundesregierung ausführlich in ihrer Antwort vom 25. Juli 1996 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Sicherheit von Gefahrguttransporten“ (Drucksache 13/5347) Stellung genommen.

Tanks für Vinylchlorid sind mit einem ca. 30 cm breiten orangefarbenen Streifen in Äquatorhöhe allseitig zu kennzeichnen.

Für den Betrieb gilt eine maximale Füllung von 0,81 kg/l Fassungsraum. Außerdem bestehen Kontrollvorschriften für das Beladen von Flüssiggaskesselwagen (vgl. im einzelnen Nummer 2.7.10 des Anhangs XI zum RID).

3. Wurden oder werden aus den Schönebecker Erfahrungen mit dem schweren Vinylchloridfracht-Zugunglück Konsequenzen gezogen, die Auswirkungen auf die genannten Vinylchlorid-Transporte von München nach Italien haben?

Wie in der Antwort der Bundesregierung vom 25. Juli 1996 auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Sicherheit von Gefahrguttransporten“ – Drucksache 13/5347 – ausgeführt, sind Eisenbahnunfälle – sowohl bezogen auf Verkehrsleistung als auch nach absoluten Zahlen – relativ selten. Eine Erforschung der Unfallursachen mit statistischen Methoden ist nur selten möglich. Es ist daher die Aufgabe sowohl der Eisenbahnunternehmen selbst als auch der zuständigen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden, jeden Unfallhergang sorgfältig und gewissenhaft zu untersuchen, um Aufschlüsse über die Unfallursache zu erlangen. Es ist nicht zweckmäßig, ohne Kenntnis der Unfallursache aufwendige Sicherheits- und Vorsorgemaßnahmen zu fordern, deren Wirksamkeit mangels genauer Erkenntnisse nicht beurteilt werden kann.

Nach dem derzeitigen Untersuchungsstand ist die Ursache des Unfalles in Schönebeck noch nicht geklärt. Damit kann auch noch keine Aussage auf Konsequenzen hinsichtlich Fortentwicklung von Vorschriften getroffen werden.

4. Sind die Behörden und verantwortlichen Stellen der Nachbarländer Österreich und Italien und im letzteren Fall diejenigen der Provinz Südtirol/Alto Adige von diesen Transporten und deren konkreter Beschaffenheit informiert (u. a. Feuerwehr)?

Die Deutsche Bahn AG hat mitgeteilt, daß die an den grenzüberschreitenden Transporten beteiligten Bahnen Österreichs und Italiens (ÖBB, FS) über die Vinylchlorid-Transporte informiert sind.

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang noch auf folgendes hinzuweisen:

Die internationalen und nationalen Rechtsvorschriften zur Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn enthalten detaillierte Vorschriften über die Kennzeichnung von Fahrzeugen des Schienenverkehrs: Kesselwagen mit gefährlichen Gütern tragen an beiden Längsseiten je eine 40 cm x mindestens 30 cm große orangefarbene Warntafel mit Kennzeichnungsnummern. Die Bedeutung dieser Nummern ist dieselbe wie sie auch für Straßentankfahrzeuge gilt. Auf der Warntafel finden sich zwei Kennzeichnungsnummern. Die obere Hälfte der Warntafel enthält die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr. Der Nummer 2 z. B. kommt die Bedeutung „Entweichen von Gas durch Druck oder chemische Reaktion“ zu. Die untere Hälfte der Warntafel enthält die Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes entsprechend einer von den Vereinten Nationen erstellten Stoffliste; diese Nummern sind in die Regelwerke des Straßen- und Schienenverkehrs übernommen worden.

5. Welche ökonomische Notwendigkeit besteht für solche Gefahrguttransporte über Langstreckendistanzen?

Die Notwendigkeit für Langstreckentransporte besteht in Fällen, in denen eine Verbundproduktion oder eine Produktion in Nähe des Ortes des Verbrauchs nicht möglich ist.