

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi  
und der Gruppe der PDS**

### **Das Eisenbahnunglück von Stadtallendorf und die Sicherheit von Bahntransporten**

Am 5. Juli 1997 ereignete sich bei Stadtallendorf im Kreis Marburg ein folgenschweres Zugunglück, das am 24. September 1997 Gegenstand einer Beratung und Beschlußfassung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages war. Die verschiedenen Berichte zum Unfallhergang sind jedoch widersprüchlich.

Nach dem Bericht des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) stürzten fünf der transportierten Stahlröhren von den Waggonen. Nach Zeitungsberichten (u. a. „Süddeutsche“ vom 7. Juli 1997) stürzten drei Rohre ab. Nach dem Bericht der „Verkehrsrundschau“ Nr. 28/97 stürzten vier Röhren den Bahndamm hinab. Die Tatsache, daß ein Waggon des entgegenkommenden Regional-expreß-Zuges aufgeschlitzt wurde, taucht in den beiden zuletzt genannten Berichten auf, nicht jedoch dezidiert im EBA-Bericht, in dem es lediglich heißt, der fragliche Regionalexpreß sei auf ein „Stahlrohr geprallt“.

Die Folge des Unglückes waren laut EBA-Bericht sechs Tote, zwölf Verletzte, davon zwei schwer verletzt. In der „Süddeutschen Zeitung“ ist dagegen von sechs Toten, zwölf Schwerverletzten und „mindestens“ fünf Leichtverletzten die Rede. In der „Verkehrsrundschau“ wird zu der Zahl von sechs Toten eine Anzahl von neun Schwerverletzten angegeben.

Laut EBA-Bericht erfolgte die Zuführung der mit Stahlrohren beladenen Wagen von der Firma Preussag Salzgitter zum Rangierbahnhof (Rbf) Seelze mit einem Übergabezug, der im Rbf Seelze rangierdienstlich behandelt wurde, ohne daß die DB AG Beanstandungen vorbrachte.

Die auf den Waggonen des InterRegioCargo (IRC) befindlichen Rohre waren nur mittels dünner, knapp drei Zentimeter breiter Nylonseile befestigt; ferner waren die zur Ladungssicherung vorgesehenen Rungen (Stahlstangen) nicht nach oben geklappt. Darüber hinaus waren bei dem unfallverursachenden Waggon statt der üblichen Federschaken am Drehgestell nur Federlaschen eingebaut, was die Ladung stärkeren Erschütterungen aussetzt.

Der Sprecher der DB AG Michael Adam wurde am 7. Juli 1997 laut ap wie folgt zitiert: „Wir fahren immer so. Jedes Jahr rollen so etwa 100 Waggons mit Röhren durch Deutschland.“

Der vorläufige Untersuchungsbericht, angefertigt durch das EBA, wirkt bezüglich dieser gravierenden Sicherheitsmängel beschönigend und erwähnt nicht einmal die nichtaufgestellten Rungen.

Der Vertreter des EBA führte im Verkehrsausschuß am 24. September 1997 aus, daß „unter dem Gesichtswinkel des schlanken Staates“ Kontrollen „schwierig“ seien. Der Verkehrsausschuß faßte auf seiner Sitzung am 24. September 1997 hierzu auf Antrag der Gruppe der PDS und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den folgenden Beschluß:

„Der Verkehrsausschuß erwartet von der Bundesregierung, auf das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die DB AG einzuwirken, daß

1. die vom EBA im Falle dieses schweren Unfalles beanstandeten Waggons so lange nicht für weitere Transporte eingestellt werden, bis diese allen Sicherheitsanforderungen genügen;
2. ab sofort und entsprechend geltender Vorschrift Stahlrohrtransporte nur mit aufgerichteten Rungen durchgeführt werden.

Der Verkehrsausschuß stellt fest, daß der vorgelegte Bericht des EBA zum in Frage stehenden Unglück elementaren Anforderungen nicht entspricht und fordert das EBA auf, einen neuen Bericht vorzulegen, der diesen Genüge tut.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Vorschriften außer der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung existieren für die Beladung von Güterwaggons?
2. a) Ist in einer der geltenden Vorschriften festgehalten, daß im Fall des Beladens von Waggons mit Stahlrohren der in Frage stehenden Art Wagen mit Rungen zu verwenden sind und diese Rungen aufgerichtet sein müssen?

Wenn nein:

- b) Gab es früher eine solche Festlegung von aufgerichteten Rungen bei den genannten Transporten?
- c) Wie erklärt die Bundesregierung den Widerspruch zur Aussage des EBA-Vertreters im Verkehrsausschuß am 24. September 1997, wonach aufgerichtete Rungen bei solchen Transporten verpflichtend sind?
3. Wo und durch wen erfolgte die erste Beladung der Eisenbahnwaggons mit den Stahlrohren, und welche Verantwortung trägt der ursprüngliche Verloader für das Zugunglück?
4. Wurden bereits bei der ersten Beladung die Rungen nicht aufgerichtet, sondern die Stahlrohre auf die waagrecht liegenden Rungen verladen?

5. Wann erfolgte die ursprüngliche Beladung, und wann erfolgte die Übergabe auf dem Rangierbahnhof in Seelze?
6. Wie ist der Satz im EBA-Bericht zu werten, wonach bei der Übergabe in Seelze „Unregelmäßigkeiten in diesem Zusammenhang (nicht) festgestellt wurden“, wo doch die Tatsache der niedergelegten Rungen leicht zu erkennen war?
7. Welche Version des Unfallhergangs hält die Bundesregierung für zutreffend:
  - Diejenige des EBA-Berichts („Der IRC 54755 verlor von dem vierachsigen Flachwagen seine komplette Ladung von drei gesattelt geladenen Rohren. Beim Absturz dieser Rohre wurde am nachfolgenden Wagen, der mit vier Rohren gestapelt geladen war, die obere Lage von zwei Rohren zum Absturz gebracht“),
  - die u. a. in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 7. Juli 1997 wiedergegebene Darstellung („Drei der Rohre . . . schossen den Bahndamm hinab auf einen Parkplatz, wo Steine- und Erdbrocken mehrere Meter weit bis zu den gegenüberliegenden Häusern flogen. Ein viertes Rohr verrutschte und schlitzte kurz vor einer Bahnbrücke den letzten Waggon des entgegenkommenden Nahverkehrszugs auf einer Länge von mehr als zehn Metern auf.“),
  - oder die in der Verkehrsrundschau (Nr. 28/97) wiedergegebene Darstellung („Vier der Stahlröhren . . . waren vom Waggon eines Güterzugs gefallen und einen Bahnhang hinabgesaut. Ein fünftes Rohr schlitzte den letzten Wagen eines entgegenkommenden Regionalexpresses auf.“)?
8. Welche Angaben von Verletzten und Schwerverletzten bei diesem Zugunglück sind zutreffend: die im EBA-Bericht genannten zwölf verletzten Personen, davon zwei schwerverletzt (S. 2) oder die in der „Süddeutschen Zeitung“ genannten zwölf Schwerverletzten und „mindestens fünf“ Personen mit leichten Verletzungen oder die in der „Verkehrsrundschau“ genannten „neun Schwerverletzten“?
9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der EBA-Bericht unzulänglich ist, da er die folgenden Tatbestände nicht oder erheblich abweichend von der übrigen Berichterstattung wiedergibt:
  - keine Angaben über den Ort der ersten Beladung und über die Verladetätigkeit des betreffenden privaten Unternehmens;
  - keine Angaben über Rungen, wobei der Begriff nicht einmal auftaucht;
  - Beschreibung des eigentlichen Unglücks lediglich mit dem Begriff „Aufprall“?
10. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Marburger Staatsanwaltschaft ausschließlich vom EBA ein Gutachten zum Unfallhergang angefordert hat, und hält die Bundesregierung das EBA als Gutachter für diesen Fall für geeignet?

11. Wer trägt die Kosten, die durch das Zugunglück (u. a. die Beschädigung der Strommasten und -leitungen) entstanden, und wie hoch werden diese geschätzt?
12. Wie viele vergleichbare Transporte mit Stahlrohren führt die DB AG jährlich tatsächlich durch, und wie ist die Feststellung eines Sprechers der DB AG zu werten, daß jährlich „100 Waggonen so durch Deutschland rollen“ (AP vom 7. Juli 1997)?
13. Welche Konsequenzen hat für die Bundesregierung der im Verkehrsausschuß am 24. September 1997 mehrheitlich beschlossene Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS, wonach sie dazu aufgefordert wird, auf die DB AG dahin gehend einzuwirken, eine bestimmte Waggonart so lange nicht einzusetzen, bis diese allen Sicherheitsanforderungen entsprechen, und in Zukunft „Stahlrohrtransporte nur mit aufgerichteten Rungen“ zuzulassen?
14. Wie viele Beschäftigte gibt es beim EBA für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit im Schienenverkehr?  
Gab es diesbezüglich Veränderungen seit Gründung des EBA?
15. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß mit der Konzeption des „schlanken Staates“ die Kontrollmöglichkeiten u. a. des EBA eingeschränkt und die Sicherheitsstandards im Schienenverkehr reduziert werden?

Bonn, den 2. Oktober 1997

**Dr. Winfried Wolf**

**Dr. Dagmar Enkelmann**

**Dr. Gregor Gysi und Gruppe**