

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann,
Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS
— Drucksache 13/8688 —**

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 Beschlusffassung 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 Waggons. 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 Regionalexpreß-Zuges aufgeschlitzt wurde, taucht in den beiden zuletzt genannten Berichten auf, nicht jedoch deziert im EBA-Bericht, in dem es lediglich heißt, der fragliche Regionalexpreß sei auf ein „Stahlrohr geprallt“.

Die Folge des Unglücks 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 Stahlröhren 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 Waggons 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.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 24. Oktober 1997 übermittelt.

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

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 Beschuß:

„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 Waggon 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.“

Vorbemerkung

Zu dem Eisenbahnunfall am 5. Juli 1997 zwischen Neustadt (Kr. Marburg) und Stadtallendorf wurde dem Ausschuß für Verkehr mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) vom 11. September 1997 der „Vorläufige Untersuchungsbericht“ des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 4. September 1997 zugeleitet. In der Sitzung des Ausschusses am 24. September 1997 wurde dieser „Vorläufige Untersuchungsbericht“ durch das EBA erläutert und im Rahmen der mündlichen Berichterstattung und Diskussion in Detailangaben ausführlich ergänzt. In diesem Zusammenhang wurde auch darauf hingewiesen, daß die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft und die Untersuchungen des EBA noch andauern und noch nicht alle Tatsachen festgestellt wurden. Daher wurde mit Rücksicht auf das laufende Ermittlungsverfahren auf die schriftliche Darstellung und Wertung von Details verzichtet. Dem entspricht auch die Benennung als „Vorläufiger Bericht“. Die Bundesregierung wendet sich mit Entschiedenheit gegen Versuche, die mit einem solchen Zwischenbericht zwangsläufig verbundenen noch offenen Fragen dahin gehend zu werten, daß die Untersuchungen fachlich unqualifiziert geführt würden oder der Bericht nachlässig angefertigt worden sei.

1. Welche Vorschriften außer der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung existieren für die Beladung von Güterwaggons?

Die EBO regelt nicht die Beladung, sondern u. a. in § 22 die zulässigen Abmessungen (Begrenzung) der Fahrzeuge. Gemäß § 59 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist für die Beladung der Wagen der Tarif maßgebend. Daher enthält der „Deutsche Eisenbahn-Gütertarif“ (DEGT) Vorschriften über die Beladung der Güterwagen in Gestalt der „Beladevorschriften“ (2 Bände). Darüber hinaus sind im Beiheft zum Band 1 des DEGT Verladebeispiele enthalten. Die Beladevorschriften sind als Anlage II Bestandteil des „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV) und werden somit auch international angewandt.

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?

a) Nein. Die Verwendung von Wagen mit Rungen ist nicht zwingend vorgegeben. Werden jedoch Wagen mit Rungen verwendet, so sind die Rungen in Wirkstellung zu bringen (siehe Antwort zu Frage 4.). Sofern dies nicht möglich ist, sind stahlarmierte Unter- und Zwischenlagen zu verwenden. Die Unterlagen sind mit dem Wagenboden fest zu verbinden. Die Ladungssicherung ist jeweils so auszuführen, daß sie den Eigenheiten des Wagens Rechnung trägt.

b) Es gab früher keine anderslautende Vorschrift.

c) Der Vertreter des EBA hat sich bei seinen Ausführungen auf die zur Rede stehende Verladeweise der unfallverursachenden Ladung bezogen; bei dieser hätten die Rungen senkrecht in Wirkstellung gebracht werden müssen.

3. Wo und durch wen erfolgte die erste Beladung der Eisenbahnwaggons mit den Stahlrohren, und welche Verantwortung trägt der ursprüngliche Verlader für das Zugunglück?

Versender der Ladung war die Firma Preussag Stahl AG in Salzgitter. Als Verlader bediente sich diese der Firma Wintrans GmbH mit Sitz ebenfalls in Salzgitter, welche eine Tochterfirma der Preussag Stahl AG ist. Diese wiederum übertrug die Verladeaufgaben der Firma Weser GmbH, Salzgitter. Welche Verantwortung der Verlader trägt, ist Gegenstand staatsanwaltlicher Ermittlungen.

4. Wurden bereits bei der ersten Beladung die Rungen nicht aufgerichtet, sondern die Stahlröhren auf die waagerecht liegenden Rungen verladen?

Ob beim Versender die Rungen aufgerichtet wurden, ist Gegenstand der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen.

Zur Vermeidung von Beschädigungen des Ladeguts und der Rungen werden diese in der Regel erst nach Abschluß des Beladevorgangs in Wirkstellung gebracht. Soweit dies nicht möglich ist, ist eine Zurechtladung erforderlich oder eine zusätzliche Sicherung durch stahlarmierte Unter- und Zwischenlagen entsprechend der Antwort zu Frage 2. a).

Rungen werden als Drehrungen oder Einstekrungen ausgebildet. Drehrungen sind vertikal drehbar außerhalb der Ladefläche

seitlich am Wagen angeordnet. Einsteckrungen, die in besonderen Rungenkästen unterhalb des Wagenfußbodens mitgeführt werden, können in seitlich am Wagen angebrachte Einstekktaschen eingesteckt und hierdurch in Wirkstellung gebracht werden. Eine Verladung von Rohren auf den Rungen ist auszuschließen, da diese sich außerhalb der Wirkstellung nicht auf der Ladefläche befinden.

5. Wann erfolgte die ursprüngliche Beladung, und wann erfolgte die Übergabe auf dem Rangierbahnhof in Seelze?

Die Wagen wurden durch die Firma Weser GmbH bis zum 4. Juli 1997 im Werk der Firma Preussag in Salzgitter beladen und am 4. Juli 1997 gegen 17.30 Uhr im Bahnhof Salzgitter-Beddingen von den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter GmbH an DB Cargo, Deutsche Bahn Gruppe, übergeben. Die Wagen erreichten den Rangierbahnhof Seelze noch am 4. Juli 1997 und verließen ihn am 5. Juli 1997 in den frühen Morgenstunden.

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?

Nicht aufgestellte Rungen sind kein offensichtlicher Verlademan-
gel, da andere Sicherungsarten zulässig sind. Hierzu wird auf die
Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Die unzureichend ausgeführte Sicherung der Rohrladung wurde
offensichtlich vom Personal der beteiligten Eisenbahnen nicht er-
kannt, da andernfalls der Wagen beanstandet und aus dem Zug-
verband ausgesetzt oder die Ladung den Vorschriften entspre-
chend gesichert worden wäre.

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 wie-
dergegebene Darstellung („Drei der Rohre . . . schlossen den
Bahndamm hinab auf einen Parkplatz, wo Steine- und Erdbrok-
ken mehrere Meter weit bis zu den gegenüberliegenden Häu-
sern flogen. Ein viertes Rohr verrutschte und schlitzte kurz vor
einer Bahnbrücke den letzten Waggon des entgegen-
kommenden Nahverkehrszugs auf einer Länge von mehr als
zehn Metern auf.“),
 - oder die in der Verkehrs rundschau (Nr. 28/97) wiedergegebene
Darstellung („Vier der Stahlröhren . . . waren vom Waggon eines
Güterzugs gefallen und einen Bahnhang hinabgesaust. Ein
fünftes Rohr schlitzte den letzten Wagen eines entgegen-
kommenden Regionalexpresses auf.“)?

Die Aussagen des EBA-Berichts sind zutreffend. Welche Gründe zu anderslautenden Darstellungen in verschiedenen Zeitungen geführt haben, ist nicht bekannt.

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“?

Zahlenangaben über Schwer- oder Leichtverletzte weichen häufig voneinander ab, weil keine allgemeinverbindlichen Kriterien über die Beurteilung der Schwere von Verletzungen existieren. Insbesondere Leichtverletzte werden zudem häufig erst zu einem späteren Zeitpunkt bekannt, wenn Ansprüche geltend gemacht werden.

Die im EBA-Bericht genannte Zahl von zwölf Verletzten, darunter zwei Schwerverletzte, basiert auf den von der Staatsanwaltschaft Marburg ermittelten Zahlen. Diese wurden am 9. Oktober 1997 nochmals bestätigt.

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“?

Nein. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Im übrigen hat der Vertreter des EBA auf ein 22seitiges Gutachten mit detaillierten Angaben verwiesen, das vom EBA erstellt und auf Bitte der Staatsanwaltschaft Marburg vorab überlassen wurde. Ferner sind einige der angesprochenen Sachverhalte im Bericht vom 4. September 1997 enthalten:

1. Aus dem Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes geht hervor, daß die Wagen durch die Firma Preussag in Salzgitter versandt wurden.
2. Die richtige Aussage, daß die Ladungssicherung Mängel aufwies, erfaßt alle in diesem Zusammenhang möglichen Mängel, auch wenn Einzelheiten im Interesse der straffen Berichtsführung nicht genannt wurden.
3. Die Verwendung des Begriffs „Aufprall“ beinhaltet keine Wertung, sondern dient zur Differenzierung der verschiedenen Ereignisarten bei Bahnbetriebsunfällen.

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?

Die Beurteilung von Maßnahmen der Staatsanwaltschaft im Rahmen ihrer Ermittlungen ist nicht Aufgabe der Bundesregierung. Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob die Staatsanwaltschaft weitere Gutachter zu ihrer Unterstützung bezieht.

Als Aufsichtsbehörde über die Eisenbahnen des Bundes verfügt das EBA über Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit der notwendigen Qualifikation und Erfahrung zur objektiven und unabhängigen Untersuchung von Eisenbahnunfällen. Spezialfragen läßt sich das EBA darüber hinaus von externen Sachverständigen, Sachverständigenorganisationen und Prüfstellen aufbereiten.

11. Wer trägt die Kosten, die durch das Zugunglück (u.a. die Beschädigung der Strommasten und -leitungen) entstanden, und wie hoch werden diese geschätzt?

Nach dem Haftpflichtgesetz hat das Eisenbahnunternehmen in dem dort beschriebenen Umfang für die Schäden einzustehen, die die Reisenden und ggf. Dritte betroffen haben. Auch die Aufwendungen für die Schäden an den eigenen Anlagen und Fahrzeugen trägt die DB AG zunächst selbst. Inwieweit ihr ein Rückgriff möglich ist, richtet sich nach den Vereinbarungen im Frachtvertrag, ansonsten nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches. Nach Angaben der DB AG, Geschäftsbereich Netz, wird der Schaden bislang auf ca. 2,6 Mio. DM 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 Waggons so durch Deutschland rollen“ (AP vom 7. Juli 1997)?

Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem unternehmerischen Verantwortungsbereich Bahn der DB AG im Rahmen des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996 zur Auslegung der §§ 105 und 108 GO-BT.

Bei den Zahlenangaben über vergleichbare Transporte mit Stahlrohren handelt es sich um unternehmensinterne Daten der DB AG, die der Bundesregierung nicht vorliegen. Bei ordnungsgemäß ausgeführter Sicherung der Ladung können solche Transporte gefahrlos durchgeführt werden. Sie stellen kein besonderes Risiko dar.

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 dahn gehend einzuwirken, eine bestimmte Waggonart so lange nicht

einzusetzen, bis diese allen Sicherheitsanforderungen entsprechen, und in Zukunft „Stahlrohrtransporte nur mit aufgerichteten Run- gen“ zuzulassen?

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die DB AG hatten auf Grund der Ergebnisse der noch laufenden Unfalluntersuchungen bereits vor der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 24. September 1997 Maßnahmen ergriffen, die auch für die Umsetzung der Beschlüsse dienlich sind. Der Beschuß des Verkehrsausschusses wurde jedoch zum Anlaß genommen, im Sinne der Beschußlage auf das EBA einzuwirken. Einzelheiten wurden dem Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages in seiner Sitzung am 8. Oktober 1997 in Anwesenheit der Mitglieder der Gruppe der PDS vom Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes vorgetragen. Für eine Außerbetriebsetzung aller Wagen der Bauart Rs 669 und eine Anordnung der Aufsichtsbehörde zur Verschärfung der Beladevorschriften gibt es danach keine Rechtsgrundlage. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

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?

Beim EBA sind insgesamt rd. 210 Beschäftigte für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften zur Sicherheit im Schienenverkehr tätig. Hiervon sind

- 50 Mitarbeiter im Bereich der baulichen Anlagen und der Gleisanlagen,
- 60 Mitarbeiter im Bereich der Signal- und Telekomunikationsanlagen,
- 48 Mitarbeiter in der Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb und
- 53 Mitarbeiter in der Überwachung des Transports gefährlicher Güter nach GGVE beschäftigt.

Seit Gründung des EBA wurden ab 1. Mai 1995 für die Überwachung des Transports gefährlicher Güter nach GGVE 38 Dienstposten zusätzlich eingerichtet.

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?

Die Konzeption des „schlanken Staates“ und die Überwachung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr stellen – wie in anderen Wirtschaftsbereichen – keinen Gegensatz dar. Nach § 4 Abs. 1 AEG hat der Eisenbahnunternehmer die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs zu gewährleisten. Die Überwachung kann effizient und wirtschaftlich durchgeführt werden, wenn sie sich darauf konzentriert, welche Maßnahmen die Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Pflichten ergreifen, z.B. durch Aufbau eines Sicherheitsmanagements, Entwicklung und Vermittlung zweck-

mäßiger Handlungsanweisungen (interne Vorschriften) für die Mitarbeiter und die Überwachung der Befolgung dieser Anweisungen. Das EBA überzeugt sich durch Stichproben davon, daß die Verantwortlichen ihren Aufgaben nachkommen, führt jedoch nicht eine flächendeckende Überwachung der einzelnen Mitarbeiter, Betriebsvorgänge oder Anlagen selbst durch.