

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Such und der Fraktion
DIE GRÜNEN/Bündnis 90
— Drucksache 11/8133 —

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.

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?

Sowohl bei beladenen als auch bei ungereinigten leeren Kesselwagen müssen die Tanks so verschlossen und dicht sein, daß vom Inhalt nichts unkontrolliert nach außen gelangen kann. Hierzu gehört auch, daß die Domdeckel ordnungsgemäß verschlossen sind. Eine Zuwiderhandlung durch den Absender/Befüller ist derzeit nicht bußgeldbewehrt.

Die mit den Ländern abgestimmten Bußgeldvorschriften des § 10 GGVE sind sehr umfangreich. Die Bundesregierung wird gleichwohl mit den Ländern sorgfältig prüfen, ob und ggf. welche weiteren Verstöße bußgeldbewehrt werden müssen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 16. November 1990 übermittelt.

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

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?

Die GGVE enthält keine eigenständige Haftungsregelung. Es gelten die allgemeinen Haftungsgrundsätze, zum Beispiel die Gefährdungshaftung nach dem Haftpflichtgesetz.

Die Nichteinhaltung der gefahrgutrechtlichen Prüffristen ist solange ohne große sicherheitstechnische Bedeutung, wie in den Kesselwagen kein Gefahrgut befördert wird. Deshalb ist es nach internationalem und nationalem Recht zulässig, entleerte ungereinigte Kesselwagen auch nach Ablauf der Prüffrist zu befördern, um sie der Prüfung zuzuführen.

Das Nichteinhalten der Prüffrist muß daher unter diesen Voraussetzungen nicht bußgeldbewehrt werden. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1, 2. Absatz, verwiesen.

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?

Sogenannte Vertrauensübereinkommen über Gefahrguttransporte („RID-Güter-Übereinkommen“) bestehen für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn, den Niederländischen Eisenbahnen, den Österreichischen Bundesbahnen, den Schweizerischen Bundesbahnen und der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen.

Die Versandbahn hat bei jeder Beförderung von RID-Gütern zu prüfen, ob die in einem Katalog (Anlage zum Übereinkommen) in zehn Punkten festgelegten Bestimmungen eingehalten sind. Eine Überprüfung der Gefahrgutsendungen von Vertragsbahnen des „RID-Güter-Übereinkommens“ durch die Deutsche Bundesbahn findet statt

- stichprobenweise im Rahmen der behördlichen Überwachung nach § 8 Abs. 1 GGVE,
- im Verdachtsfalle nach § 8 Abs. 2 GGVE.

Die Einhaltung des „RID-Güter-Übereinkommens“ wird laufend von den Vertragsbahnen überprüft, festgestellte Mängel werden der zur Prüfung verpflichteten Bahn mitgeteilt. Das Übereinkommen wurde in der Vergangenheit wiederholt den Erfordernissen angepaßt.

4. Trifft es zu, daß – außer in Hamburg auf den Hafen-Gleisen – nicht die Polizei, sondern die Bundesbahn selbst Gefahrgut-Waggons und -Transporte kontrolliert?

Nach § 9 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter unterliegt die Beförderung gefährlicher Güter der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Diese allgemeine Überwachungsbestimmung wird durch § 8 Abs. 1 und § 9 GGVE für die Eisenbahnbeförderungen konkretisiert, indem sie die zuständigen Behörden festlegen. Zuständige Behörde im Sinne des § 9 GGVE ist, soweit in der Anlage zur GGVE nichts anderes bestimmt ist, im Bereich der Bundeseisenbahnen die Deutsche Bundesbahn.

Diese behördliche Überwachung ist formal eine Sonderform der Selbstüberwachung nach den §§ 4 und 38 des Bundesbahngesetzes mit erweiterten Kompetenzen. Sie wird materiell nach den Grundsätzen durchgeführt, wie sie in § 9 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter festgelegt sind. Im übrigen werden die Rechtsgrundsätze der Gewerbeaufsicht (§ 24d Gewerbeordnung) herangezogen. Die Deutsche Bundesbahn hat zur Durchführung der behördlichen Überwachung ausführliche Richtlinien bekanntgegeben.

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?

Angaben in der gewünschten Differenzierung liegen nicht vor.

Es ist aber bekannt, daß in Hamburg von der Polizei auf Landeseisenbahnanlagen im Jahr 1988 in sechs Fällen, im Jahr 1989 in sieben Fällen die Weiterfahrt von Kesselwagen, die mit Gefahrgut beladen waren, untersagt wurde.

6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Unterschieden der Kontrollergebnisse in Hamburg gegenüber dem restlichen Bundesgebiet, also der Kontrollzuständigkeit der Deutschen Bundesbahn?

Da keine vergleichbaren Angaben vorliegen, ist es der Bundesregierung nicht möglich, daraus Schlüsse zu ziehen.

7. Was gedenkt die Bundesregierung insgesamt zu tun, um die Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Schiene zu erhöhen?

Die deutschen Gefahrgutvorschriften werden aufgrund neuer Erfahrungen und Erkenntnisse in Wissenschaft und Technik sowie unter Berücksichtigung von Beschlüssen und Empfehlungen der Vereinten Nationen und anderer zuständiger internationaler Gremien laufend überprüft und weiterentwickelt.