

**Antwort auf eine Kleine Anfrage**  
— Drucksache 11/4243 —

**Betr.: Mehr Sicherheit beim Gefahrguttransport durch die Deutsche Bundesbahn —  
Konsequenzen aus dem Giftalarm bei Chemikalientransport in Seelze**

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Aller (SPD) vom 8. 8. 1989

Drei Wochen hat es gedauert, bis die von einem Chemikalientransport der Deutschen Bundesbahn im Bereich Seelze-Lohnde ausgehenden Gefahren endgültig beseitigt werden konnten. Das Austreten der gefährlichen Flüssigkeit war bereits am 13. Juli 1989 festgestellt worden. Erst am 4. August um 0.31 Uhr wurde die jetzt durch Spezialfirmen endgültig gesicherte Fracht weitertransportiert.

Die Stadt Seelze als betroffene Gemeinde, Bürgerinnen und Bürger, Feuerwehr, Polizei und die Medien haben den Giftalarm und die eingeleiteten Maßnahmen zur Bekämpfung von Gefahren und Schäden mit großer Sorge und Beunruhigung begleitet.

Im Zentrum der Kritik der örtlich Betroffenen standen die offen zutage getretenen Mängel beim Transport von Gefahrgut, mangelhafte Kontrollen und völlig unzureichende Voraussetzungen für eine schnelle, unbürokratische Gefahrenbeseitigung. Vorfälle wie der in Seelze sind nicht dazu geeignet, das an sich richtige Ziel „Gefährliche Güter gehören auf die Bahn“ durchzusetzen; zumal dann, wenn die Information und Zusammenarbeit der DB mit den örtlichen Stellen die bekanntgewordenen Schwächen aufweist.

Im Fall Seelze hat Bürgermeister Niebuhr zu Recht den Einsatz und die Unterstützung der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr, der Feuerwehr und anderer Fachleute der Riedelde-Haën AG bei der Schadensfeststellung und -beseitigung positiv herausgestellt und betont:

„In Kenntnis dessen sehe ich für die hiesige Bevölkerung erhebliche Gefahren und trage aus Sorge um Leben und Gesundheit dieser Einwohner ...“

Nach Aussage der Verwaltung der Stadt Seelze, Vertretern von Polizei und Feuerwehr sowie Fachleuten liegen die Ursachen für die völlig unzureichende Schadensbekämpfung auf dem DB-Gelände in Seelze begründet in den Bestimmungen über den Gefahrguttransport, dem rechtlichen Sonderstatus der DB (Abgrenzung von Zuständigkeitsbereichen) und fehlender örtlicher oder regionaler Katastrophenpläne.

Zwei Jahre nach dem schrecklichen Unglück von Herborn stellt sich die Frage, welche Konsequenzen gezogen worden sind, um Menschen und Umwelt wirkungsvoll vor den Risiken aus dem Transport gefährlicher Güter zu schützen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie das Gefährdungspotential aus Transporten von Gefahrgütern auf der Straße durch die DB, per Schiff?
2. Welche erhöhten Anforderungen an vorsorgliche Sicherheitsmaßnahmen sieht sie bei einem Rangierbahnhof der Größenordnung Rbf Seelze?
3. In welcher Weise wurden Landesdienststellen mit dem „Fall Seelze“ befaßt?

4. Welche Vorschläge und Konsequenzen wurden für zukünftige Konzepte der Gefahrenabwehr angeregt?
5. Wie viele (ggf. leichtere) Unfälle bzw. Transportschäden mit gefährlichen Transportgütern wurden in 1989 und 1988 im Bereich des Rbf Seelze registriert?
6. Wer wurde jeweils unterrichtet bzw. zur Schadensbekämpfung und -beseitigung herangezogen?
7. Wie beurteilt die Landesregierung die im Fall Seelze gesammelten Erkenntnisse über
  - 7.1 Maßnahmen der DB zur Gefahrenabwehr,
  - 7.2 Maßnahmen der DB zur Information der betroffenen Kommune, Bevölkerung, anderer Dienststellen,
  - 7.3 Art und Zeitumfang der gesamten Aktion?
8. Wie beurteilt die Landesregierung Vorschläge für den Rangierbahnhof Seelze, ein örtliches „Sicherheits- bzw. Schadensbekämpfungskonzept“ zu entwickeln, das die örtlich zuständigen Stellen, Organisationen und Einrichtungen (wie Polizei, Feuerwehr, vorh. Potentiale bei der ortsansässigen Industrie usw.) einbezieht?
9. Welche Verbesserungen für die rechtlichen Bestimmungen beim Transport von gefährlichen Gütern hält sie insbesondere bei der Bundesbahn für dringend erforderlich?
10. Welche Maßnahmen hat bzw. wird sie einleiten, um nach den erneuten Transportunfällen mit giftigen Stoffen einen wirksamen Schutz von Mensch und Umwelt zu garantieren?

#### Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr  
— Z 1.2 — 57.00 —

Hannover, den 14. 11. 1989

Nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter unterliegt die Überwachung der Gefahrguttransporte im Bereich der Bundeseisenbahn der Deutschen Bundesbahn. Gemäß § 38 des Bundesbahngesetzes hat die DB auch dafür einzustehen, daß die dem Betrieb dienenden baulichen und maschinellen Anlagen sowie die Fahrzeuge allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die Bundesbahn ist damit originär für die Gefahrenabwehr innerhalb ihres Betriebsbereiches zuständig.

Bei Eintritt eines Schadenereignisses innerhalb des Betriebsbereiches der Deutschen Bundesbahn werden die Gemeinden mit ihren Feuerwehren bei Bedarf im Rahmen der Amtshilfe tätig. Sie werden entsprechend den von der Deutschen Bundesbahn aufgestellten Einsatz- und Alarmplänen alarmiert und unterstehen am Einsatzort dem örtlichen Einsatzleiter der Deutschen Bundesbahn.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1:

Die Landesregierung ist der Auffassung, daß Gefahrguttransporte auf der Schiene und dem Schiff in aller Regel sicherer sind als auf der Straße. Bezogen auf die Verkehrsleistung (Tonnen-km) weisen die Schiene und das Schiff eine deutlich geringere Unfallhäufigkeit auf. Bahn- und Schiffstransporte sind aber auch nicht ohne Risiken. So ist die Führung von Ganzgefahrenzugzügen durch dicht besiedelte Gebiete oder große Bahnhöfe nicht unproblematisch. Schiffsunfälle mit stark wassergefährdenden Stoffen wiederum stellen ein besonderes Problem der Schifffahrt dar. Deshalb kann letztlich nur im Einzelfall beurteilt werden, wie ein bestimmter Transport tatsächlich am sichersten durchgeführt werden kann.

Zu 2:

Rangieren und Umschlagen von gefährlichen Gütern kann für jeden Bahnhof erhöhte Gefahren bedeuten. Deshalb müssen vorsorgliche Sicherheitsmaßnahmen von der DB in Abstimmung mit den angrenzenden Kommunen getroffen werden. Diese Sicherheitsmaßnahmen beziehen sich in erster Linie auf Pläne über Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr. Die Beherrschung von Gefahren setzt aber auch die ständige Schulung der beteiligten Mitarbeiter im Gefahrgutrecht der DB und der Feuerwehren voraus.

Zu 3:

Eingesetzt waren aus dem Bereich der Feuerwehr die Bahnfeuerwehr und die Freiwillige Feuerwehr Seelze. Bei den Bemühungen, die unbeschädigten Fässer durch eine geeignete Firma umfüllen oder in Überfässer einsetzen zu lassen, sind das Amt für Wasser und Abfall des Landkreises Hannover und die Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagung von Sonderabfall (NGS) eingeschaltet worden.

Zu 4:

Heute schon werden den Führungskräften der Feuerwehren in den Führungslehrgängen an den Landesfeuerwehrschulen taktische Methoden zur Durchführung von Hilfeleistungen vermittelt. Darüber hinaus ist seit Jahresbeginn an der Landesfeuerwehrschule Celle ein Lehrgang „Gefährliche Stoffe“ eingerichtet, der fünf Tage dauert.

Für Sofortmaßnahmen am Schadenort hat das Niedersächsische Innenministerium einen Gerätewagen mit Sonderausrüstung für den Einsatz bei Schadenfällen mit gefährlichen Stoffen entwickelt. Zum Aufbau einer flächendeckenden einheitlichen Ausrüstung in Niedersachsen wird demnächst eine Technische Weisung Nummer 12 im Niedersächsischen Ministerialblatt bekanntgegeben werden. Bisher wird nur vereinzelt eine Sonderausrüstung für den Einsatz bei Schadenfällen in Verbindung mit gefährlichen Stoffen auf Feuerwehrfahrzeugen mitgeführt.

Zu 5:

Die Bundesbahndirektion Hannover teilt hierzu mit, daß im Jahre 1988 in Seelze fünf Schadenfälle mit Gefahrgut registriert wurden. Im Jahre 1989 waren es bis zum 6. 9. 1989 sieben Unfälle. Von diesen 12 Unfällen waren drei schwerwiegender Art. In zwei Fällen sind die DB-Mitarbeiter gesundheitlich geschädigt worden, im dritten Fall ist durch das Auslaufen von 120 l Dieselöl eine Bodenverunreinigung eingetreten.

Zu 6:

Nach Angabe der Bundesbahndirektion Hannover wurde zur Schadenbekämpfung und -beseitigung in den Jahren 1988 und 1989 in allen Fällen die DB-Werksfeuerwehr des Ausbesserungswerkes Leinhausen herangezogen, in sieben Fällen auch die Ortsfeuerwehr Seelze. Die Firma Riedel-de-Haën hat in fünf Fällen beratende oder technische Hilfe geleistet und in einem Fall die Firma Merck aus Darmstadt.

In allen Schadenfällen, die den Einsatz der Feuerwehr Seelze notwendig machten, wurden die entsprechenden Umweltbehörden durch die DB verständigt. Lediglich in drei Fällen wurden wegen Geringfügigkeit Informationen nicht weitergegeben.

Zu 7.1:

Die DB hat die Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in eigener Zuständigkeit durchgeführt. Die Landesregierung hat den Eindruck gewonnen, daß die DB alle für die Gefahrenabwehr notwendigen Maßnahmen ergriffen hat.

Zu 7.2:

Die DB hat sofort am 13. 7. 1989 Feuerwehr und Polizei informiert. Am gleichen Tag sind auch das Niedersächsische Innenministerium und das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr benachrichtigt worden.

Zu 7.3:

Die DB führt hierzu folgendes aus: „Beim Umladen von insgesamt 115 Fässern stellte sich heraus, daß 27 Fässer angerissene Schweißnähte aufwiesen. Ihr Inhalt wurde in 27 von der Firma Riedel-de Haën bereitgestellte bauartgeprüfte Fässer umgepumpt. Die beschädigten leeren Fässer wurden in Gefahrgutsäcke verpackt und verklebt. Die Sendung wurde dann in zwei Güterwagen wieder verladen. Nach Abschluß dieser Arbeiten am 13. 7. 1989 gegen 20.30 Uhr war die Gefahr beseitigt. Lediglich die vorsorgliche Einbringung der restlichen 88 Fässer in Überfässer hat dazu geführt, daß der Abtransport erst am 4. 8. 1989 erfolgen konnte.“ Die DB erklärt die eingetretene Zeitverzögerung durch die Schwierigkeiten bei der Suche nach einer geeigneten Firma für das Umpacken der Fässer.

Für ähnlich gelagerte Fälle hat die DB sichergestellt, daß künftig zügiger verfahren werden kann.

Zu 8:

Die Landesregierung hält es für erforderlich, daß die Deutsche Bundesbahn Alarm- und Einsatzpläne erstellt und diese mit der Feuerwehr-Einsatz-Leitstelle des Landkreises Hannover und den örtlich zuständigen Feuerwehren abstimmt.

Zu 9 und 10:

Verschärfte Vorschriften für die ausschließliche Verwendung von bauartgeprüften Verpackungen liegen bereits vor und führen dazu, daß ab 1. 5. 1990 die in diesem Fall verwendeten Fässer nicht mehr zulässig sind.

Hirche