

Große Anfrage

der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Hans Gottfried Bernrath, Friedhelm Julius Beucher, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Edelgard Bulmahn, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Carl Ewen, Elke Ferner, Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Dr. Ulrich Janzen, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Horst Kubatschka, Klaus Lennartz, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Albrecht Müller (Pleisweiler), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Rolf Niese, Manfred Opel, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz, Bodo Seidenthal, Dr. Peter Struck, Günther Tietjen, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Berthold Wittich, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Gefahrgutbeförderung im zusammenwachsenden Europa

Vorbemerkung

Im zusammenwachsenden Europa wird die Bundesrepublik Deutschland als Transitland mit erheblich mehr Güterverkehr und damit auch Gefahrgutverkehr auf der Straße belastet werden. Mit der Zahl der Gefahrguttransporte steigt auch die Unfallgefahr sowie das Risiko der Freisetzung von Gefahrgütern unterschiedlicher Stoff- und Risikoklassen.

Darüber hinaus wird der Wettbewerbsdruck auf die Gefahrgutspediteure aufgrund der veränderten Konkurrenzsituation in Europa erheblich zunehmen, was die Rationalisierung von Arbeitsvorgängen bei Verladung, Transport und Übergabe von Gefahrgut zur Folge haben wird. Um zu verhindern, daß sich diese Situation negativ auf die Sicherheit im Gefahrguttransportgewerbe niederschlägt, ist eine vorausschauende Politik gefordert, die die sich abzeichnenden Entwicklungen ernst nimmt und rechtzeitig Gegenmaßnahmen ergreift. Diese sind besonders erforderlich in den Bereichen des Gefahrgut-Regelwerks, der Überwachung, der Fahrzeugführer sowie der Verkehrsinfrastruktur.

Fahrzeugführer werden – als wichtige Systemkomponente des Gefahrguttransports – erhöhtem Arbeitsdruck und größerer Verantwortung in ihrem Beruf ausgesetzt sein. Die Anforderungen an den Ausbildungsstand im technischen Bereich wie bei rechtlichen Vorschriften werden zunehmen. Gleichzeitig ist seit langem be-

kennt, daß der Großteil von Unfällen mit Gefahrgutfahrzeugen auf menschliches Versagen zurückzuführen ist. Dies umfaßt das Unvermögen des Fahrzeugführers ebenso wie vorgelagerte Mängel im Management des Einzelbetriebes.

Sicherheit im Straßenverkehr hat im allgemeinen eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zur Voraussetzung. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur kann daher einen direkten Beitrag zur Sicherheitssteigerung leisten. Daneben erscheint die Verkehrsverlagerung – hauptsächlich von der Straße auf die Schiene bzw. die Binnenschifffahrt – als aussichtsreichster Weg, um einen zukünftigen Sicherheitsgewinn zu erzielen.

Daraus ergeben sich folgende Fragen an die Bundesregierung:

I. Regelwerk

1. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung eine Erhöhung der Transparenz und eine Erleichterung der Anwendbarkeit der unterschiedlichen, bislang nicht vollständig harmonisierten Vorschriften des Gefahrguttransportrechts (ADR; RID) unterstützen bzw. herbeiführen?
2. In welchen Bereichen plant die Bundesregierung die Durchsetzung eigener Sicherheitsvorstellungen in internationalen Gremien?
3. Wie stellt sich die Bundesregierung die Harmonisierung der nationalen und internationalen Vorschriften im Gefahrguttransport- und im Gewerbebereich vor?
4. In welchem Zeitraum plant die Bundesregierung im Bereich des Landverkehrs (Straße/Schiene)
 - a) eine verstärkte Ausrichtung auf das internationale Recht umzusetzen,
 - b) die bestehenden materiellen Unterschiede zwischen dem Recht für innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung abzubauen?
5. Welche Regelungen müssen dafür verändert werden?
6. Wie will die Bundesregierung die Umsetzung internationaler Vorschriften auch im Hinblick auf die Vollendung des EG-Binnenmarktes 1993 kontrollieren?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Befürchtung, daß es im Zuge der Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes zu negativen Auswirkungen auf die Sicherheit im Gefahrguttransport kommen kann, und wenn ja, was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um den zu erwartenden Folgen entgegenzuwirken?
8. Ist die Bundesregierung bereit, durch eine empirisch angelegte Marktstrukturanalyse untersuchen zu lassen, wie sich die wirtschaftlichen Verhältnisse im Marktsegment des Gefahrguttransports in den neuen Bundesländern darstellen und wie sie sich unter den Bedingungen des EG-Binnenmarktes und der Deregulierung des innerstaatlichen Verkehrs entwickeln werden?

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, beim Gefahrguttransport den Anteil der auf der Schiene und den Binnenschiffen transportierten Gefahrgüter zu steigern bzw. bestimmte Mengenanteile verbindlich vorzuschreiben?
10. Welche Ergebnisse haben die bereits 1987 vom damaligen Bundesminister für Verkehr, Dr. Jürgen Warnke, angekündigten Bemühungen erbracht, beim Benzintransport auf der Straße eine Regelung herbeizuführen, die diese Transporte auf eine Streckenlänge von 100 Kilometern begrenzt, und in welcher Form haben sich die betroffenen Benzinfirmen bereit gezeigt, beim Austausch von Tanklagermengen untereinander zusammenzuarbeiten?
11. Nach dem Unfall eines Gefahrguttransporters in Herborn im Jahr 1987 hatte der damalige Bundesminister für Verkehr, Dr. Jürgen Warnke, die Verlagerung von 7 Mio. Tonnen besonders gefährlicher Güter bis 1990 vom Straßengüterverkehr auf Schiene und Binnenschiff angekündigt. Welches Verlagerungsvolumen wurde – aufgeschlüsselt nach Stoffgruppen und Verkehrsträgern – tatsächlich erreicht?
12. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Zahl der Verstöße gegen Sicherheitsvorschriften am Gefahrgutfahrzeug bzw. bei den Gefahrgutumschließungen (Tankcontainer, Versandstücke) zu minimieren angesichts der Tatsache, daß derzeit etwa 25 % aller Beförderungsmittel mangelbehaftet sind (lt. Untersuchung des Landes NRW zwischen 1987 bis 1990)?
13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Umsetzung bzw. Durchführung der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) in der Bundesrepublik Deutschland, und in welcher Weise stellt sich die Bundesregierung die Harmonisierung der deutschen GbV sowie die EG-Richtlinie über die „Benennung eines Gefahrgutbeauftragten in Unternehmen“ vor?

II. Überwachung von Gefahrguttransporten

14. Liegt der Bundesregierung eine systematisch zusammengefaßte Dokumentation der Ergebnisse der Gefahrgutkontrollen im Straßengüterverkehr vor, die von den zuständigen Dienststellen der Polizei durchgeführt werden?
15. Welche Ergebnisse haben diese Kontrollen gebracht?
16. Wie viele Fahrzeuge wurden pro Jahr insgesamt kontrolliert, und wie verteilt sich die Zahl der Kontrollen auf die einzelnen Bundesländer?
17. Wie hoch ist der Grad der durch die Kontrollen erfaßten Fahrzeuge, gemessen an der Zahl der insgesamt durchgeführten Gefahrguttransporte auf der Straße?
18. Wie viele Fahrzeuge wurden bei den Kontrollen beanstandet, und zwar gegliedert

- a) nach Verstößen gegen Gefahrgutvorschriften, Verstößen/ Mängel der technischen Ausstattung, Verstöße gegen Sozialvorschriften hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten
 - b) nach dem Schweregrad der Verstöße?
19. Wie verteilt sich die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge und der Anteil der beanstandeten Fahrzeuge auf
- a) inländische und ausländische Unternehmen (letztere differenziert nach EG- und sonstiges Ausland)
 - b) verschiedene Unternehmensgrößenklassen (selbstfahrende Unternehmer, Unternehmen mit weniger als 5 Beschäftigten, weniger als 10 Beschäftigten, weniger als 50 Beschäftigten, weniger als 100 Beschäftigten, weniger als 500 Beschäftigten, 500 Beschäftigten und darüber)?
20. Wie viele Beamte der Polizei sind insgesamt bundesweit sowie aufgegliedert nach Ländern im Bereich der Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße tätig (Gegebenenfalls gegliedert danach, ob im Rahmen ihrer gesamten Dienstzeit oder mit mehr als der Hälfte der regelmäßigen Dienstzeit)?
21. Wie erfolgt die Zusatzqualifikation und laufende Weiterbildung der Beamten für diese anspruchsvolle Aufgabe?
22. Wie viele Beschäftigte bei den Gewerbeaufsichtsämtern sind in der Kontrolle von Unternehmen, die Gefahrguttransport bzw. Umschlag und Lagerung abwickeln, bundesweit und gegliedert nach Ländern tätig?
23. Ein erhöhter Kosten- und Wettbewerbsdruck im Straßengewerbe läßt erwarten, daß die Zahl der Verstöße gegen bestehende Vorschriften (Höchstgeschwindigkeit, Sozialvorschriften) steigen wird.

Wie will die Bundesregierung diese Kontrolle zukünftig sicherstellen, insbesondere dann, wenn eine massive Verlagerung von Transportanteilen von der Straße auf Schiene und Binnenschifffahrt nicht kurzfristig erreicht wird?

III. Fahrzeugführer

24. Ist die Bundesregierung bereit, einen Forschungsauftrag mit dem Ziel zu vergeben, die Auswirkungen der Zuverlässigkeit menschlichen Leistungsverhaltens auf die Sicherheit und auf die Erhöhung der Sicherheitsstandards von Gefahrguttransporten zu untersuchen?
25. Sind der Bundesregierung Unfallanalysen bekannt, die die Ursachen menschlichen Fehlverhaltens bei Gefahrgutunfällen ergründet haben, und wenn ja, welche?
26. Welche grundsätzlichen sicherheitsrelevanten Erkenntnisse sind der Bundesregierung bekannt aus Untersuchungen des Normalverhaltens von Gefahrgutfahrern?
27. In welchem Ausmaß sind seit 1987 bei Überprüfung Verstöße gegen die Sicherheitsvorschriften durch Gefahrgutfahrer bekannt geworden?

28. Ist die Bundesregierung bereit zu prüfen (evtl. im Rahmen einer Studie), ob elektronische Fahrerhilfen einen Sicherheitsgewinn für Führer von Gefahrguttransportfahrzeugen bewirken würden (Hilfen für Spurführung, Abstands- und Geschwindigkeitsregelung), und ob deren rechtsverbindlicher Einsatz sinnvoll wäre?
29. Wie beurteilt die Bundesregierung die EG-Verordnung, nach der der Zeitraum für die Nachschulung von Gefahrgutfahrern von bisher drei auf künftig fünf Jahre verlängert werden soll, und ggf. welche Initiativen plant die Bundesregierung, um eine solche Verlängerung zu verhindern?
30. Welche organisatorischen Hilfen zur Einhaltung der Vorschriften im Gefahrgutbereich hält die Bundesregierung für sinnvoll?

IV. Verkehrsinfrastruktur

31. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung der Förderung intermodaler Transportketten bzw. des kombinierten Verkehrs in bezug auf die Sicherheit im Gefahrguttransport zu, und was geschieht zu deren Realisierung?
32. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß die bisher für die Schnittstellen des kombinierten Verkehrs (Güterverteilzentren, -bahnhöfe etc.) bereitgestellten Mittel ausreichen werden, um ein dem zunehmenden Verkehrsaufkommen angemessenes Transportverlagerungsvolumen im Gefahrgutbereich aufzunehmen?
33. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, anstelle von bestimmten Gefahrguttransporten auf Straße, Schiene und Binnenschifffahrt verstärkt Pipelines als Ersatz zu nutzen (z. B. NATO-Pipelines bzw. ehemals militärische Pipelines auf dem Gebiet der neuen Bundesländer), und welche Verlagerungspotentiale (Stoffgruppen, Mengen) hält die Bundesregierung für realisierbar?
34. Wird die Bundesregierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Ausweitung des Anteils verkehrsleitender Technik (Informationssysteme für den Fahrer etc.) vorschreiben?
35. Welchen Effekt verspricht sich die Bundesregierung vom Einsatz bzw. der Umsetzung der europäischen Forschungsprogramme PROMETHEUS und DRIVE im Zusammenhang mit der Sicherheit von Gefahrguttransporten?
36. Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, auf die Lagerhaltung der Industrie insofern Einfluß zu nehmen, daß der Tendenz zur Zentralisierung entgegengewirkt, vermeidbarer Verkehr tatsächlich vermieden (Tanklager), die Sicherheit von Gefahrguttransporten erhöht und die Unfallwahrscheinlichkeit herabgesetzt wird?

V. Umweltrisiken

37. Wie sieht das Unfallgeschehen beim Transport gefährlicher Güter in den letzten fünf Jahren aus; welche Stoffe und welche Mengen wurden dabei freigesetzt?

Läßt sich für diesen Zeitraum ein Trend zur Zu- oder Abnahme der Unfallrate erkennen und worin liegen die Gründe?

38. In welchen Fällen mußte Katastrophenalarm ausgelöst werden?

Welche Transportgüter (z. B. Treibstoffe) sind bei Katastrophen besonders häufig betroffen?

39. Welche Umweltmedien (Wasser, Boden, Luft) sind besonders stark von Schäden durch Unfälle mit Gefahrguttransporten betroffen?

40. Wie werden diese Schäden finanziell abgedeckt?

Welche finanziellen Aufwendungen verursachen solche Schäden?

Wie häufig bleiben nachhaltige Umweltschäden zurück, z. B. langfristige Kontaminationen des Grundwassers?

41. Welche sicherheitsrelevanten Vorschriften hat die Bundesregierung für die Fahrzeuge erlassen, um bei möglichen Unfällen die Gefährdung der Umwelt zu minimieren?

Welche sonstigen Möglichkeiten bestehen, die Gefahr einer Wasser- und Bodenverschmutzung weitestgehend zu verringern?

42. Welche Vorkehrungen sind getroffen, um zu vermeiden, daß infolge des Wegfalls der Grenzkontrollen die Sicherheitsstandards vernachlässigt und evtl. Unfälle mit Umweltschäden durch gefährliche Güter sich häufen könnten?

Bonn, den 12. Februar 1993

Dr. Margrit Wetzel
Klaus Daubertshäuser
Robert Antretter
Hans Gottfried Bernrath
Friedhelm Julius Beucher
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Edelgard Bulmahn
Marion Caspers-Merk
Dr. Marliese Dobberthien
Carl Ewen
Elke Ferner
Monika Ganseforth
Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Dr. Ulrich Janzen
Susanne Kastner
Siegrun Klemmer
Volkmar Kretkowski

Dr. Klaus Kübler
Horst Kubatschka
Klaus Lennartz
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Michael Müller (Düsseldorf)
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Jutta Müller (Völklingen)
Dr. Rolf Niese
Manfred Opel
Siegfried Scheffler
Dietmar Schütz
Bodo Seidenthal
Dr. Peter Struck
Günther Tietjen
Wolfgang Weiermann
Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Axel Wernitz
Berthold Wittich
Hans-Ulrich Klose und Fraktion

