

Antrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Michaele Hustedt, Dr. Jürgen Rochlitz, Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Halo Saibold, Egbert Nitsch (Rendsburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gefährdung durch Gefahrguttransporte minimieren

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die schweren Gefahrgutunfälle von Hannover-Anderten und Elsterwerda haben erneut ins Bewußtsein gebracht, welche Gefahren für die öffentliche Sicherheit von Gefahrguttransporten ausgehen.

In Hannover-Anderten stießen am 9. Dezember 1997 ein Regionalexpreß und ein die Fahrtrichtung kreuzender, mit mehr als 250 000 l Heizöl beladener Kesselwagen-Ganzzug frontal zusammen. Drei der insgesamt 22 Kesselwagen gingen nach einer Explosion in Flammen auf, fünf weitere wurden beschädigt. 51 Personen wurden z. T. schwer verletzt. Erste Ermittlungen ergaben, daß das für den Kesselwagenzug am Vorsignal geltende Haltesignal zwar bestätigt, statt zu bremsen der Zug aber beschleunigt wurde. Die durch die Induktive Zugsicherung (INDUSI) ausgelöste Zwangsbremung des Güterzuges reichte nicht mehr aus, um den Zusammenprall zu verhindern. Die wirklichen Unfallursachen sind indes noch ungeklärt. In Frage kommen sowohl menschliches Versagen wie bauliche Mängel bei der Signaltechnik, die zu einer Signalverwechslung geführt haben können. Technische Mängel bei den Zugsicherungssystemen haben dem Unglück zumindest Vorschub geleistet: Bei der in der Güterzuglok installierten INDUSI handelte es sich um eine der ältesten noch in Betrieb befindlichen Versionen; der nach Reaktion verbleibende Bremsweg von ca. 250 m bot keine Chance, den rd. 85 km/h schnellen Güterzug zum Stand zu bringen.

Mitten im Bahnhof Elsterwerda entgleiste am 20. November 1997 ein Kesselwagen-Ganzzug, der mehr als 1 000 t Benzin und Heizöl transportierte. Zwei mit Benzin gefüllte Kesselwagen explodierten. Der Großbrand forderte zwei Todesopfer, neun Feuerwehrmänner wurden verletzt, das Bahnhofsgebäude völlig zerstört. Zum Zeitpunkt des Unfalls befanden sich zufällig kaum Menschen im Bahnhof, eine größere Katastrophe wurde nur durch diesen Umstand vermieden. Der Zug war nach fast vollständigem Ausfall des

Bremssysteme mit mehr als 80 km/h statt der zulässigen 40 km/h in den Bahnhof eingefahren und an einer Weiche entgleist. Nur durch den Einsatz des Lokführers konnte eine weitere Geschwindigkeitserhöhung auf der Gefällstrecke verhindert werden. „Menschliches Versagen“ und betriebliche Fehler haben sich ersten Ermittlungsergebnissen zufolge als nahezu sichere Unfallursache erwiesen. Dennoch ist die eigentliche Kausalkette der Ereignisse, die zum Unfall führte, noch ungeklärt. Von Staatsanwaltschaft, Eisenbahn-Bundesamt und Beteiligten liegen hierzu widersprüchliche Angaben vor.

Diese Unfälle sind keine singulären Ereignisse, vielmehr reißt die Unglücksserie nicht ab. Am 30. Januar 1998 entgleisten in unmittelbarer Nähe des Fuldaer Bahnhofs vier Waggons, von denen zwei mit einem hochexplosiven Propan-Luft-Gemisch und einer mit Resten einer hochgiftigen Chlorkohlenwasserstoff-Verbindung gefüllt waren. Ursache war ein „vergessener“ Bremsschuh.

Deutsche Bahn AG: Wirtschaftlicher Druck darf nicht zu Lasten der Sicherheit gehen!

1. Im Bahnbereich sind hier vor allem die Unfälle von Frankfurt-Sachsenhausen, wo am 19. Februar 1997 nach dem Zusammenstoß zweier Güterzüge zwei von 21 Benzin-Kesselwagen ausbrannten, und Schönebeck (1. Juni 1996), als 10 Kesselwagen mit Vinylchlorid (VC) entgleisten und fünf explodierten bzw. ausbrannten, zu nennen. Auf diese Beinahekatastrophen, die erhebliches öffentliches Interesse hervorgerufen haben, kommt eine Vielzahl von Unfällen mit einem geringeren Schadensausmaß wie u. a. in Paderborn (11. April 1997, undichter Kesselwagen mit Trimethylamin), Apach/Perl (Atommülltransport wegen Gleisbruch entgleist), Waghäusel (5. November 1996, Kesselwagenentgleisung), Hagen-Vorhalle (19. Juni 1996, Kesselwagen mit Isopropanol entgleist und leckgeschlagen), erneut Frankfurt-Sachsenhausen (10. Mai 1996, zwei Züge mit leicht entzündlichen Chemikalien entgleist), aber nicht geringerem Schadenspotential.

Wie hoch dieses Schadenspotential bei Gefahrguttransporten ist, zeigt exemplarisch der Unfall in Schönebeck: Brandprodukt von VC ist neben Salzsäure und Dioxinen Phosgen, ein im Ersten Weltkrieg eingesetztes Kampfgas.

2. Die bei Bahnunfällen durchgeführten Untersuchungen offenbaren regelmäßig „menschliches Versagen“ oder ungeklärte technische Ursachen. Katastrophale Mängel bei rollendem Material und Fahrweg und zu guter Letzt Vertuschungsversuche bei den Pannen im Katastropheneinsatz kommen hinzu. Dies gilt nicht nur für Schönebeck, den CASTOR-Unfall im lothringischen Apach und die jüngsten Kesselwagenexplosionen in Frankfurt-Sachsenhausen, Elsterwerda und Hannover-Anderten, dies zieht sich als roter Faden durch die Unfallserie der letzten Jahre. Angesichts der Unfallserie muß davon ausgegangen werden, daß erhebliche Mängel im Gefahrguttransport auf der Schiene bestehen bzw. im Gefolge der Bahnreform und der damit ver-

bundenen Reorganisation der Deutsche Bahn AG (DB AG) entstanden sind.

Beim Übergang von der „Behördenbahn“ zum eigenständigen Wirtschaftsunternehmen wurden gar Sicherungssysteme abgebaut. War die Bahn früher nach § 38 Bundesbahngesetz zur Gefahrenabwehr verpflichtet und hielt eigene Spezial-Feuerwehren vor, so wurde dieser Bereich bei der Bahnreform schlicht „vergessen“. Konsequenz: Die DB AG hat systematisch Bahnfeuerwehren abgebaut und deren Aufgaben aus Kostengründen auf Länder und Kommunen übertragen. Der Bund wähnt sich nicht in der Pflicht. Wie sich die auf Drängen des Bundesrates im Rahmen des Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften eingefügte Mitwirkungspflicht der Eisenbahnen an Maßnahmen des Brandschutzes und der technischen Hilfeleistung auswirken wird, ist noch völlig ungeklärt. Auf länder- und kommunaler Ebene fehlen hingegen nicht nur die personellen und technischen Mittel, sondern vor allem die Informationen über Art und Umfang der transportierten Güter und die konkrete Zusammenstellung der Transporte. Das Bundesministerium für Verkehr hält nach eigenen Aussagen eine derartige Informationspflicht auch nicht für erforderlich.

Die Strukturen, über die ein modernes Gefahrguttransportunternehmen verfügen muß, wie ein umfassendes Präventionskonzept, entsprechendes Gefahrenbewußtsein, regelmäßige Schwachstellenanalyse, dementsprechende Schulungen, Spezialqualifikationen von Lokführern und Bahnbediensteten, die Gefahrguttransporte abwickeln, sind bei der DB AG noch nicht aufgebaut. Ihre Etablierung unter zunehmender Mittelknappheit und zunehmendem Konkurrenzdruck stockt. Wirtschaftlicher Druck bei der Bahn darf aber nicht zu Lasten der Sicherheit aller gehen.

Trotz dieser spektakulären Unfälle bleibt festzuhalten, daß der Transport von Gefahrgut auf der Schiene nach wie vor erheblich sicherer ist als der Straßentransport. Nach einer aktuellen Umfrage des Verbands der Chemischen Industrie (VCI) erfolgen pro 1000 t beförderter Chemikalien 5 Unfälle beim Straßentransport, auf der Schiene ereignen sich lediglich 1,287 Unfälle pro 1000 t.

Straßentransport von Gefahrgut: das größte Gefahrenpotential

1. Vor dem Hintergrund derart spektakulärer Unfälle im Bahnbereich droht das Gefahrenpotential von Gefahrgutunfällen im Straßengüterverkehr unterschätzt zu werden. Gefahrgut wird per LKW in den letzten Winkel der Republik mitten durch Bevölkerungszentren und Wohngebiete transportiert. Aufgrund des Transportvolumens, der Anzahl von Transporten, der Mischung unterschiedlichen Gefahrguts in ein und demselben Transport und der grundsätzlich höheren Unfallhäufigkeit auf der Straße sind die Sicherheitsrisiken, die beim Straßentransport eingegangen werden, beträchtlich höher als auf der Schiene.

2. Zwar wurde nach der Herborn-Katastrophe die Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) verschärft, das Gesamt-Gefahrenpotential auf der Straße hat sich aber im Gegenzug deutlich erhöht: Wurden 1976 im Straßengüterfernverkehr 13,8 Mio. t Mineralölerzeugnisse transportiert, so waren es 1993 bereits 20,8 Mio. t; der Anteil des Schienentransports stagnierte 1976 mit 27,0 Mio. t zu 1993 mit 28,4 Mio. t. Der wahre Anteil des Straßentransportes bei Mineralölerzeugnissen, Benzin und Heizöl liegt noch wesentlich höher. Zwischen 1960 und 1992 hat sich im Straßengüternahverkehr allein in den alten Bundesländern die Menge von 34,4 Mio. t auf 118,5 Mio. t mehr als verdreifacht. Das Gesamtvolumen beim Straßentransport von Gefahrgut beträgt nach Schätzungen des Bundesministeriums für Verkehr – aussagefähige Statistiken wurden seit Jahren nicht vorgelegt – jährlich rd. 270 Mio. t.
3. Die Sicherheitsvorkehrungen im Straßentransport von Gefahrgut haben mit dem gewachsenen Risikopotential nicht Schritt gehalten. Von 17 300 aller im 1. Quartal 1996 in Nordrhein-Westfalen kontrollierten Gefahrguttransportfahrzeuge mußten 17,4 % beanstandet werden, 676 wiesen teils erhebliche technische Mängel auf, 82 waren verkehrs- und betriebsunsicher. Diese ohnehin schon beängstigende Situation wird durch das reale Ost-West-Sicherheitsgefälle noch verschärft. Von 219 Gefahrguttransportern, die eine 10köpfige Spezialeinheit der Dresdner Polizei im Jahr 1996 kontrollierte, wurde bei 96 gegen das Beförderungsgesetz verstoßen, sieben erwiesen sich als fahrende Zeitbomben.

Die Kontrolldichte aller Gefahrguttransporte auf der Straße erweist sich angesichts der bei Kontrollen zu Tage getretenen Sicherheitsmängel als völlig unzureichend, um eine strikte Einhaltung der bestehenden Gefahrgutvorschriften durchzusetzen. Die in der Verordnung über die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße und in den Unternehmen (GG-KontrollV, BGBl. I vom 9. Juni 1997, S. 1306 ff.) festgelegten Kriterien sind zu unpräzise. Auch wenn das Bundesamt für Güterverkehr für die kommenden Jahre die Kontrolle von rd. 130 000 Fahrzeugen anstrebt, ist es sowohl von diesem Ziel als auch von einer wirksamen Kontrolle noch weit entfernt: 1991 betrug die Kontrolldichte gerade 0,09 %.

Neben technischen Mängeln hat sich als eine weitere Hauptursache von Gefahrgutunfällen die Nichteinhaltung der Lenkzeiten und Sozialvorschriften erwiesen. Der Trend zur Umwandlung von tarifrechtlich geschützten Arbeitsverhältnissen in scheinselfständige Subunternehmen verstärkt den Druck auf die Fahrer und senkt – durch die Verlagerung von Verantwortlichkeit und Haftung vom Transportunternehmen auf die Subunternehmen – den Sicherheitsstandard bei Gefahrguttransporten. Diesem Trend muß u. a. durch umfassende Zertifizierungspflichten und Qualitätssicherungsmaßnahmen nach ISO 9001 und 9002 beim einstellenden Unternehmen begegnet werden.

Eine Verlagerung von Gefahrguttransporten von der Bahn auf die Straße würde die Gefahren potenzieren. Bereits jetzt transportiert etwa jeder fünfte LKW Gefahrgüter der verschiedensten Gefahrgutklassen einschließlich Munition und Sprengstoffe über Autobahnen und auch mitten durch die Städte. Unfälle wie in Saarlouis (am 2. April 1996 LKW mit 2,2 t Propanol ausgebrannt) oder in Leverkusen, als am 20. Mai 1996 Chlorgas über die Autobahn waberte, zeigen, daß diese Risiken trotz der nach Herborn erfolgten Verbesserungen nicht beherrschbar sind.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) ermittelte innerhalb der letzten drei Jahre 131 schwere Unfälle allein von Tankwagen. Jährlich muß wegen einer erheblichen Dunkelziffer von rd. 2 000 Unfällen mit Gefahrguttransporten, bei rd. 200 davon mit Austritt von Gefahrstoffen der unterschiedlichsten Gefahrenklasse, ausgegangen werden.

Europäische Harmonisierung auf niedrigem Niveau

1. Die Unfallursachen bei Gefahrgutunfällen auf Straße wie Schiene sind vielfältig, aber das eigentliche Grundproblem wird vollständig ignoriert: Immer mehr, immer gefährlichere Stoffe werden immer weiter transportiert. Die Sicherungssysteme und Notfallplanungen können damit nicht Schritt halten. Um den freien Warenverkehr zu garantieren, werden die europäischen Transportvorschriften auf niedrigem Niveau vereinheitlicht, nationale Sonderregelungen werden abgebaut. Initiativen wie die des Saarlandes, das Shuttle-Züge für den Transit von Gefahrgut eingerichtet hat, werden so konterkariert.

Zum 1. Januar 1997 sind sowohl inhaltliche wie auch strukturelle Anpassungen der internationalen Abkommen über die Beförderung gefährlicher Güter erfolgt. Dabei wurden das RID-Abkommen (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter) und das ADR-Abkommen (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße) an die VN-Empfehlungen zum Transport gefährlicher Güter angepaßt sowie die Rahmenrichtlinien der EU für den Transport gefährlicher Güter umgesetzt. Diese Anpassungen haben ihren Niederschlag in den entsprechenden nationalen Verordnungen, den Gefahrgutverordnungen Straße (GGVS) und Schiene (GGVE), gefunden. Zahlreiche bestehende Sicherheitsvorschriften wurden abgeschwächt, weitergehende nationale Vorschriften eingeschränkt.

Die bisher in Deutschland gültigen Bestimmungen zur Wahl des Fahrwegs und zu allgemeinen Verkehrsverboten auf der Straße für einiges besonders gefährliches Gefahrgut wurden aufgeweicht. So existieren für entzündbare flüssige Stoffe mittlerer Gefährlichkeit (u. a. Benzin) keine Verlagerungsvorschriften mehr, die zu einem allgemeinen Verkehrsverbot auf der Straße führen könnten.

Die europaweite Harmonisierung hat es ermöglicht, bei den Sicherheitsanforderungen beim Transport vom „Stand von Wissenschaft und Technik“ abzuweichen, falls dies „im Hinblick auf die verbleibenden Gefahren als vertretbar angesehen“ werden kann. Ausnahmen können ebenfalls gemacht werden, wenn ein Gut sonst von der Beförderung ausgeschlossen wäre oder die Einhaltung einer Bestimmung unzumutbar ist.

Diese Sicherheitsphilosophie der Definition von Mindeststandards, die eingehalten werden müssen, hingegen die Einhaltung höherer Sicherheitsstandards freigestellt ist, ist angesichts eines Marktes, der zwischen den Verkehrsträgern (Bahn, LKW, Schiff) und zwischen internationalen Unternehmen umkämpft ist, völlig weltfremd. Hier wird – wenn keine deutliche Korrektur erfolgt – eine Abwärtsspirale bei der öffentlichen Sicherheit erzeugt. Ziel muß vielmehr ein maximaler Sicherheitsstandard bei Gewährleistung akzeptabler Kosten sein.

2. Der nächste Schritt für die weitere internationale Harmonisierung im Gefahrguttransportrecht ist die zum 1. Januar 1999 geplante Überarbeitung der Struktur der Regelwerke, um deren Handhabbarkeit zu vereinfachen. Dieser Termin bietet die Chance, längst überfällige Verbesserungen in den internationalen Abkommen über den Transport gefährlicher Güter umzusetzen und gleichzeitig auf nationaler Ebene die Handlungsspielräume zur Minimierung der Gefährdung von Bevölkerung und Umwelt durch Gefahrguttransporte voll auszuschöpfen.

Auch die Revision der nationalen Gefahrguttransportvorschriften, von GGVS, GGVE, GGV Binnenschiff, GGV Luft und See, sowie der begleitenden Verordnungen und Richtlinien ist dringend erforderlich. In der betrieblichen Praxis haben sie sich als unpraktikabel, durch ihr Regelwerk überfrachtet, selbst von Gefahrgutbeauftragten nicht überblickbar und damit als Fehlerquelle erwiesen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- A. folgende Maßnahmen auf nationaler Ebene zu ergreifen:

I. Allgemein

1. jährlich aussagekräftige Statistiken zum Transport von Gefahrgut wie auch zu Unfällen bei Gefahrguttransporten vorzulegen und ein auf diesen Statistiken beruhendes Minderungskonzept für Gefahrguttransporte zu erarbeiten, das dem Deutschen Bundestag zur Beschlußfassung vorzulegen ist;
2. dem Deutschen Bundestag einen Vorschlag zur Neuordnung der bestehenden Gefahrgutverordnungen vorzulegen, der sich an den Kriterien strikter Gefahrenvorsorge und Schutz der öffentlichen Sicherheit, Transparenz und betrieblicher Praktikabilität, Transportverlagerung auf das sicherste zur Verfügung stehende Verkehrsmittel sowie zukünftiger Reformierbarkeit orientiert;

3. in den GGVS, GGVE und GGV Binnenschiff eine umfassende Informationspflicht über Gefahrguttransporte besonders gefährlicher Güter an die betroffenen Landkreise einzuführen, um eine ausreichende Gefahrenabwehr bei Unfällen zu gewährleisten;
4. eine systematische Auswertung der Unfallberichte von Gefahrgutunfällen dahin gehend vorzunehmen, daß die vorhandenen Mängel in der Erstinformation von freiwilligen Feuerwehren, Spezial-, Bahn- und Werksfeuerwehren sowie freiwilligen Helfern beim Einsatz vor Ort abgestellt werden können, und dem Deutschen Bundestag ein Konzept zur Verbesserung der Identifizierbarkeit von Gefahrgut zur Beschlußfassung vorzulegen;
5. das Transport- und Haftungsrecht dahin gehend zu gestalten, daß
 - ein Schadenssicherungsfonds der Versicherer gebildet wird, der eine volle Kostenübernahme insbesondere der Umwelt- und Personenschäden bei Gefahrgutunfällen garantiert,
 - eine volle Kostenanlastung bei Gefahrgutunfällen an das verursachende Unternehmen gewährleistet wird,
 - bei Durchführung von Gefahrguttransporten durch Subunternehmen eine Haftungsbeteiligung des einstellenden Transportunternehmens gewährleistet ist,
 - eine Umlegung der Schadenssicherungskosten auf die Transporttarife gewährleistet wird;

II. Straße

1. zur Einhaltung der Gefahrgutvorschriften eine Kontrolldichte von mindestens 0,5 % aller Gefahrguttransporte auf der Straße durch das Bundesamt für Güterverkehr und durch die Polizei der Länder sicherzustellen und die GGKontrollV diesbezüglich zu präzisieren;
2. steuerliche und sozialrechtliche Maßnahmen zu ergreifen, um dem Trend zur Umwandlung von sozial- und tarifrechtlich geschützten Arbeitsverhältnissen im Güterkraftgewerbe in scheinselfständige Subunternehmen zu begegnen. Hierdurch und durch weitere geeignete Maßnahmen soll die weitgehende Verlagerung der Haftung bei Gefahrgutunfällen vom einstellenden Transportunternehmen auf die Subunternehmen ausgeschlossen werden;
3. Gefahrguttransporte dem Umwelthaftungsgesetz zu unterstellen bzw. ein diesem Gesetz entsprechendes Haftungsrecht vorzulegen, welches u. a. durch Beweislastumkehr und Deckungsvorsorge-Verpflichtung die Begleichung von Umwelt- und Personenschäden bei Transportunfällen sicherstellt;
4. die Zertifizierungspflichten derart zu gestalten, daß das einstellende Transportunternehmen für alle am Transport eines

Gefahrgutes beteiligten Unternehmen gleichermaßen die Einhaltung der Zertifizierung garantieren muß und bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit haftet;

5. die Sozialvorschriften bez. Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrzeugbesetzung zu verschärfen und die Erfassung von Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrzeugbesetzung technisch und organisatorisch so zu verbessern, daß Manipulationen nach dem Stand der Technik ausgeschlossen und Kontrollen – einschließlich elektronischer Fernabfrage – erleichtert und effektiviert werden;

III. Bahn

1. die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) § 4 Abs. 1 sowie der entsprechenden Verordnungen, Richtlinien und Vorschriften sicherzustellen, dies verstärkt zu überwachen und ggf. Maßnahmen zur Abhilfe zu treffen;
 2. auf der Grundlage der Untersuchungen der Gefahrguttransportunfälle der letzten zehn Jahre und mit dem Ziel einer maximalen Sicherheit eine Mängelanalyse des RID-Abkommens und der GGVE vorzunehmen und dem Deutschen Bundestag über Ergebnisse und Verbesserungsmöglichkeiten Bericht zu erstatten sowie Vorschläge zur Verschärfung der GGVE hinsichtlich der Sicherheitsstandards und der Überwachung zur Beschlußfassung vorzulegen;
 3. im laufenden Betrieb die Kontrollmöglichkeiten von Eisenbahn-Bundesamt und Bundesgrenzschutz – analog zu den Kontrollmöglichkeiten im Straßengüterverkehr – zu verbessern und – durch organisatorische wie personelle Maßnahmen – eine ausreichende Kontrolldichte anzustreben, um die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften auch im Bahnbereich sicherzustellen;
 4. das Notfallmanager-System der Deutschen Bahn AG durch das Eisenbahn-Bundesamt einer unverzüglichen Prüfung zu unterziehen und dem Deutschen Bundestag über Mängel im Notfallmanager-System Bericht zu erstatten;
 5. unverzüglich ein Konzept vorzulegen, wonach die Netz AG der Deutschen Bahn AG als Netzbetreiber durch Verordnung verpflichtet wird, Eisenbahnfeuerwehren vorzusehen, die auch zur Bekämpfung von Gefahrgutunfällen ausgerüstet und ausgebildet sind;
- B. folgende Initiativen auf EU-Ebene zu unternehmen:
1. sich dafür einzusetzen, daß sowohl im ADR-Abkommen wie auch im RID-Abkommen eine ausreichende Kontrolldichte aller Gefahrguttransporte eingeführt und in Prozent festgeschrieben wird;
 2. eine Initiative für ein europäisches Minderungskonzept für Gefahrguttransporte zu starten;

3. auf europäischer Ebene auf die Einführung einer jährlichen und aussagekräftigen Statistik zum Transport von Gefahrgut wie auch zu Unfällen bei Gefahrguttransporten zu drängen;
4. ein europaweit harmonisiertes Verfahren zur systematischen Auswertung von Gefahrgutunfällen voranzutreiben und dem Deutschen Bundestag über Fortschritte und Ergebnisse zu berichten;
5. auf europäischer Ebene auf eine umfassende Informationspflicht über grenzüberschreitende Gefahrguttransporte zu drängen und eine diesbezügliche Initiative zu starten;
6. eine Initiative zur europaweiten Harmonisierung des Transport- und Haftungsrechtes zu starten, die als Kernelemente
 - die Bildung eines Schadenssicherungsfonds der Versicherer zur vollen Kostendeckung insbesondere der Umwelt- und Personenschäden bei Gefahrgutunfällen,
 - eine volle Kostenanlastung bei Gefahrgutunfällen an das verursachende Unternehmen,
 - bei Durchführung von Gefahrguttransporten durch Subunternehmen eine Haftungsbeteiligung des einstellenden Transportunternehmens,
 - die Umlegung der Schadenssicherungskosten auf die Transporttarife,
 - die Harmonisierung von Zertifizierungspflichten mit dem Ziel, daß das einstellende Transportunternehmen für alle am Transport eines Gefahrgutes beteiligten Unternehmen gleichermaßen die Einhaltung der Zertifizierung garantieren muß, dafür haftet und lediglich bei vorsätzlichem Verstoß von der Haftung freigestellt wird,
 - die Einführung von Qualitätssicherungsmaßnahmen nach ISO 9001 und 9002 bei einstellenden und durchführenden Unternehmen,
 - die Verkürzung der bei Kesselwagen und zum Gefahrguttransport vorgesehenen sonstigen Wagen vorgeschriebenen Kontrollintervalle

vorsieht.

Bonn, den 11. Februar 1998

Gila Altmann (Aurich)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Michaele Hustedt

Dr. Jürgen Rochlitz

Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)

Halo Saibold

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

