

Aufgaben im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter werden in Deutschland vom Bundesverkehrsministerium (heute Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI) wahrgenommen; hier das Dienstgebäude in Bonn. [1999]



Ein Referat für Gefahrgut

2.2 BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND – Nicht immer gab es eine zentrale Stelle, die hierzulande Gefahrgutvorschriften erarbeitete. Spezielle nationale Regelungen wurden zudem oft nach schweren Unfällen erlassen.

Aufgaben, die Gefahrguttransporte im Eisenbahnverkehr betrafen, nahm in der Bundesrepublik Deutschland zunächst das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) in Minden wahr. Erst später war dafür die Abteilung Eisenbahn des Bundesverkehrsministeriums (BVM) zuständig.

Die nationalen Vorschriften waren dem Eisenbahnrecht angegliedert: Es galt jahrzehnte-

lang die Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung (EVO) – bis es das Gefahrgutgesetz (später Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBefG) (siehe **Kap. 3.5**) und danach die Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) gab.

Viele nationale Besonderheiten

Überwiegend war das internationale Gefahrgutrecht im RID maßgebend, gleichwohl gab es

Dr. Fritz Gömmel (2. v. l.) gelang es, Anfang der 1970er-Jahre alle Zuständigkeiten für die Beförderung gefährlicher Güter in einem Referat zu vereinen: die Mitarbeiter Hans-Joachim Busch, Dr. Fritz Gömmel (Leiter), Dr. Arwed Klug, Heinz Thies und Walter Zabel (v. l. n. r.). [1974]



viele nationale Besonderheiten. Solche nationalen Abweichungen vom RID wurden immer dann verordnet, wenn die Vorschriften des RID nicht genug Sicherheit boten. Beispielsweise wurde 1969 nach dem Explosionsunglück in Hannover-Linden mit zwölf Toten (siehe **Kap. 4.1**) vorgeschrieben, dass vor und nach Waggons mit Explosivstoffen Schutzwagen einzustellen waren. Außerdem waren massenexplosionsfähige Güter am Waggon mit einem großen gelben Dreieck zu kennzeichnen.

Tendenz **abnehmend**

Unfälle mit gefährlichen Gütern sind immer spektakulär. Die Ausmaße sind bei Gefahrgutfreisetzung oftmals verheerend – es kann Tote und Verletzte geben, für Umwelt und Tiere drohen Gefahren.

Dank immer besserer Vorschriften, vor allem verbesserter Verpackungs- und Tanktechnik, sowie Schulung der am Transport Beteiligten ließ sich in Deutschland die Anzahl der Unfälle verringern. So sind z. B. Tankfahrzeugunfälle in der Zeit von 1982 bis 1989/1991 um fast 50% aufgrund besserer Ausbildung der Gefahrgutfahrer (siehe **Kap. 5.3**) zurückgegangen. Derzeit ereignen sich „nur“ etwa 30 bis 35 Gefahrgutunfälle mit Gefahrgutfreisetzung pro Jahr.

Von den vielen Unfällen in den vergangenen 45 Jahren sollten fünf hervorgehoben werden:

- ◆ 1969 – Hannover: ein Bahnwagen explodiert. Es kommen zwölf Personen ums Leben, 40 werden verletzt (siehe **Kap. 4.1**).
- ◆ 1978 – Los Alfaques: Bei der Explosion eines Tankfahrzeugs werden 215 Personen getötet und zahlreiche schwer verletzt (siehe **Kap. 5.3**).
- ◆ 1984 – Ärmelkanal: Der Ro/Ro-Frachter *Mont Louis* mit radioaktiven Stoffen (Uranhexafluorid) an Bord sinkt nach einer Kollision mit einer Autofähre (siehe **Kap. 5.6**).
- ◆ 1987 – Herborn: Ein Tankwagen kippt in einer Kurve um und Benzin explodiert. Es sind sechs Tote, 40 Verletzte und zwölf zerstörte Häuser zu beklagen (siehe **Kap. 4.2**).
- ◆ 2011 – Rhein bei St. Goarshausen: Das Tankmotorschiff *Waldhof* kentert bei Hochwasser in der Loreley-Passage (siehe **Kap. 4.5**).