

Gefahrguttransporte - eine allgegenwärtige Gefahr

Michael Schomers, geb. 1949, zweiter Bildungsweg, Studium der Psychologie und Pädagogik, Diplompädagoge, mehrjährige Tätigkeit in der Erwachsenenbildung, Lehrerausbildung, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Mediendidaktik in Koblenz, seit 1982 freier Journalist (Fernsehen, Hörfunk, Printmedien). Im Auftrag des ZDF entstand seine Reportage „Giftig, ätzend, explosiv!“, für die er 1988 den Eduard-Rhein-Fernsehpreis erhielt. 1988 erschien im Rowohlt-Verlag sein Buch mit dem gleichnamigen Titel.

Die alltägliche Gefahr

Dienstag, 7. Juli 1987, kurz vor 21 Uhr. In dem kleinen Städtchen Herborn rast ein Tankzug, beladen mit 34 000 Litern Benzin und Diesel in eine Eisdiele. Das auslaufende Benzin explodiert. Die Bilanz der Katastrophe: Sechs Tote, 33 Verletzte, sieben zerstörte Häuser, ein Schaden von 15 Millionen DM. Fast zur gleichen Zeit passieren noch zwei weitere Unfälle mit Gefahrgut. Jetzt erst, nach der Katastrophe von Herborn wird die Sicherheit der Gefahrguttransporte in der Öffentlichkeit und in den Medien heiß diskutiert. Solche Unfälle aber passieren weiterhin jeden Tag. Offensichtlich hat sich die Situation auch im „ersten Jahr nach Herborn“ nicht verbessert. Nach wie vor werden unzählige Verstöße gegen die Vorschriften registriert.

Im Sommer 1985 drehte ich für das WDR-Regionalmagazin „Hier und Heute“ einen kurzen Fernsehbeitrag, der sich mit Gefahrguttransporten beschäftigte. Ich wollte zeigen, unter welchen Bedingungen die Fahrer arbeiten müssen. Nach langen Mühen fand ich endlich einen Fahrer, der über seine Arbeitsbedingungen redete - allerdings anonym. Vor über zehn Jahren hatte ich - vor meinem Studium - selber einmal über ein Jahr Lkw gefahren und kannte aus dieser Zeit die Branche. Ich beschloß daher, selber wieder als

Fernfahrer anzuheuern - diesmal aber, um die Bedingungen zu dokumentieren, unter denen solche Transporte durchgeführt werden. Fast drei Monate habe ich schließlich als Fernfahrer bei verschiedenen Speditionen gearbeitet. In dieser Zeit habe ich mit 40-Tonnen-Tankzügen über 30 000 Kilometer in Westeuropa zurückgelegt, habe fast eine Million Liter chemische Substanzen über die Straßen befördert - meistens alleine.¹

Chemieproduktion und Transport

Die chemische Industrie der Bundesrepublik machte 1984 für fast 137 Milliarden DM Umsatz. Ihr Wachstum wird weiter steigen: „Zu den Spitzenverdienern der deutschen Industrie zählen hauptsächlich Chemie- und Autokonzerne.“²

Über 60 000 chemische Stoffe sind angemeldet, jährlich kommen über 1 000 bis 2 000 neue chemische Substanzen hinzu. 10 Prozent dieser Substanzen gelten als für den Menschen und die Umwelt besonders gefährlich. Alle diese Millionen von Tonnen werden in Chemiewerken produziert und über Straßen, Schienen und Wasserwege transportiert.

Das „Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter“³ nimmt im Paragraphen 2 eine Begriffsbestimmung vor: „Gefährliche Güter im Sinne dieses Gesetzes sind Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und andere Sachen ausgehen können.“ Auf der Grundlage dieses Gefahrgutgesetzes wurden vom Bundesminister für Verkehr Rechtsverordnungen erlassen, die den Transport gefährlicher Güter mit den einzelnen Verkehrsträgern regeln, zum Beispiel für den Straßenbereich durch die Gefahrgutverordnung Straße (GGVS). Danach ist jeder Gefahrguttransport ab bestimmter Gewichtsgrenzen durch orangefarbene Warntafeln oder - unter bestimmten Bedingungen - mit Nummern zu kennzeichnen, die den Stoff sowie die Art der Gefahr bezeichnen.

Unter der Überschrift „Gefahrgut-Transporte 1985: Deutlicher Anstieg im Straßenverkehr“ verbreitete das Statistische Bundesamt in Wiesbaden im Februar 1987 neue Zahlen zum Transport gefährlicher Güter. Hier die wesentlichen Ergebnisse: Im Jahr 1985 wurden in der Bundesrepublik insgesamt 3,1 Milliarden Tonnen Güter transportiert, davon ca. 377 Millionen Tonnen Gefahrgut. Insgesamt wurden im Bundesgebiet (ohne Straßennahverkehr und Rohrleitungen) 177 Millionen Tonnen gefährliche Güter transportiert, das sind 15,9 Prozent der Gesamtmenge aller transportierten Güter. Dazu

1 Meinen Alltag habe ich mit einer kleinen Schwarz-Weiß-Kamera dokumentiert. Aufgrund dieser Aufnahmen entstand der 45-Minuten-Film „Giftig, ätzend, explosiv“, den das KAOS Film- und Videoteam Köln im Auftrag des ZDF für die Sendereihe „Reportage“ produzierte und der Anfang Februar 1987 gesendet wurde.

2 Die Zeit, Nr. 33 v. 7. 8. 87.

3 Beschlossen am 6. 8.1975 (BGBl. IS. 2121), in Kraft getreten am 13. 8.1975.

kommen - geschätzt - ca. 200 Millionen Tonnen im Straßennahverkehr. „Im Vergleich zum Vorjahr ist die transportierte Gefahrgutmenge annähernd konstant geblieben, jedoch verlief die Entwicklung der einzelnen Verkehrszweige sehr unterschiedlich. Eine starke Ausweitung der Gefahrgut-Transporte fand im Straßenfernverkehr (einschließlich grenzüberschreitendem Nahverkehr) statt. Während der Transport aller Güter im Straßenverkehr um 3,5 % stieg, erhöhten sich die transportierten Gefahrgüter überproportional um 9,8 %. Grund hierfür war insbesondere eine starke Ausweitung der Transporte entzündbarer flüssiger Stoffe' und der 'ätzender Stoffe' in diesem Verkehrszweig. Im Eisenbahnverkehr stiegen die Gefahrguttransporte geringfügig um 1,6 % auf 40,3 Mill. Tonnen (alle Güter +1,5 %). Sowohl in der Binnen- als auch in der Seeschifffahrt konnte ein Rückgang der Gefahrgut-Transporte beobachtet werden: in der Binnenschifffahrt um - 3,8 % auf 51,1 Mill. Tonnen (alle Güter - 5,9 %) und in der Seeschifffahrt um - 4,2 % auf 46,8 Mill. Tonnen (alle Güter + 1,6%).“⁴

Das Statistische Bundesamt selbst räumt allerdings die unzureichende Datenbasis seiner Statistik ein. So werden etwa im Bereich des Transports gefährlicher Güter auf der Straße nur der *Fernverkehr* und der grenzüberschreitende Nahverkehr erfaßt. Der weitaus größte Teil aller Güter wird jedoch im Nahverkehr transportiert. Darüber hinaus werden Militärtransporte ebenfalls nicht erfaßt. Zur Gesamtmenge der Gefahrguttransporte äußert sich das Statistische Bundesamt folgendermaßen: „Aufgrund der unzureichenden Datenbasis ist eine Schätzung der Gefahrguttransporte nach Gefahrklassen im Straßengüternahverkehr nicht vertretbar. Wenn man den gleichen Gefahrgutanteil wie im Straßenfernverkehr annimmt, so werden bei einer Gesamttransportmenge von rund 2 000 Millionen Tonnen im Straßengüternahverkehr annähernd 200 Millionen Tonnen Gefahrgüter befördert. Die gesamten Gefahrguttransporte aller Verkehrszweige betragen dann ca. 377 Millionen Tonnen.“⁵

Ein großes Problem hegt in der begrenzten Aussagefähigkeit der Verkehrsstatistik. Sie enthält nur Gütergruppen, die „unzweifelhaft als Gefahrgut einer bestimmten Gefahrenklasse eingestuft werden können... Häufiger und meist mit einem Transportaufkommen von vielen Millionen Tonnen im Jahr sind Gütergruppen, die gefährliche und ungefährliche Güter in unbekanntem Mischungsverhältnis und unbekannter Gefahrklassenzugehörigkeit enthalten ... Neben den Unschärfen ebereichen bei der Zuordnung der Güterart gibt es bei allen Verkehrszweigen Erfassungslücken, das heißt Transporte, die entweder gar nicht oder nur mengenmäßig nachgewiesen werden. Dazu gehören ... im Straßenverkehr die Transporte mit militäreigenen Fahrzeugen, der Stückgutverkehr, Transporte mit DDR-Fahrzeugen, der Werkverkehr mit 'kleinen' Fahrzeugen und freigestellte Verkehre (zum Beispiel Abfalltransporte oder Transport radioaktiver Güter) ... Da Gefahrguttransporte in der

4 Statistisches Bundesamt, Mitteilungen für die Presse. 70/87 v. 12. 2. 87.

5 Ebda.

Regel nicht erlaubnispflichtig sind und unter Einhaltung der Gefahrgutvorschriften von den verschiedenen Verkehrsträgern durchgeführt werden können, ist die klare Definition eines Kreises von Auskunftspflichtigen praktisch nicht zu erreichen. Eine Kontrolle auf Vollständigkeit von Meldungen ist nicht möglich“.⁶ Dementsprechend beruht die Verkehrsstatistik in weiten Teilen auf Schätzungen, und es ist zu vermuten, daß vor allem die nicht erfaßten Gefahrguttransporte im militärischen Bereich eine ziemlich große zusätzliche Menge ausmachen.

Unfälle

Nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für das Straßenwesen von 1985 ereigneten sich von 1982 bis 1984 insgesamt 2 394 Gefahrgutunfälle.⁷ Das sind 798 pro Jahr, also mehr als zwei Unfälle pro Tag. In dieser Statistik sind allerdings die „kleinen Zwischenfälle“ in der Produktion, beim Be- und Entladen, also innerhalb der Fabrikgelände, nicht enthalten. Außerdem ist auch hier die Quellenlage sehr problematisch. So passieren immer wieder Unfälle im Zusammenhang mit Gefahrgut, bei denen aber der Lkw (oder kleinere Transporter) nur „geringe Mengen“ von Gefahrgut transportiert und deshalb nicht kennzeichnungspflichtig ist. Im Regelfall sind nur Transporte über 1 000 Kilogramm zu kennzeichnen. Aber auch „Nichtgefahrgut“ kann beim Zusammenreffen verschiedener Stoffe plötzlich zu einem explosiven, giftigen oder ätzenden Gemisch werden.

„Übermüdung tötet!“

Unter diesem Motto hat die Gewerkschaft ÖTV gemeinsam mit der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) in verschiedenen europäischen Ländern eine große Kampagne gegen die Absicht der Europäischen Gemeinschaft gestartet, die Lenkzeiten von 48 auf 56 Stunden in der Woche zu erhöhen. Dazu zunächst einige Zeitungsmeldungen:

11. 9.1987: „Mehr als sieben Stunden vor gestern war die Autobahn 43 zwischen den Auffahrten Senden und Münster-Süd gesperrt. Der Fahrer eines mit 20 000 Litern Benzin beladenen Lastzuges war mit seinem Fahrzeug von der Fahrbahn abgekommen und die Böschung hinuntergerast. Wegen erhöhter Explosionsgefahr sah sich die Polizei zur Sperrung der Autobahn gezwungen... Der Fahrer, dessen Fahrunterlagen die Polizei zu dem Schluß ‚Übermüdung‘ veranlaßten, erlitt schwere Verletzungen.“

14. 2. 1985: „Die Autobahn Stuttgart-München wurde am Mittwoch für über fünf Stunden gesperrt, nachdem in Sulzemoos ein mit 105 Giftfässern beladener Lastwagen umgekippt war. Nach Angaben der Polizei schlugen acht Fässer leck, wobei etwa 200 Liter Propargylalkohol ausliefen. Die Chemikalie ist giftig, ätzend und explosiv. . . Der in Richtung München fahrende Last-

⁶ Bierau, Dieter/Nicodemus, Siegfried: Umfang und Strukturen von Gefahrguttransporten im Jahre 1984, in: Wirtschaft und Statistik 10/1986, S. 814 f.

⁷ Bressin, Michaela: Unfälle beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße 1982 -1982, hrsg. v. d. Bundesanstalt für Straßenwesen, Dezember 1985.

wagen war nach diesen Angaben gegen 4 Uhr aus unbekannter Ursache nach rechts von der Fahrbahn abgekommen...“

Unbekannte Ursache? Um 4 Uhr morgens? Jeder Fahrer ahnt die wahrscheinliche Unfallursache: Übermüdung. Immer wieder passieren Unfälle, die auf Übermüdung zurückzuführen sind. Polizeikontrollen ergeben erschreckende Ergebnisse: So stellte die Polizei bei Kontrollen im ersten Halbjahr 1987 in Nordrhein-Westfalen (NRW) in 7084 Fällen Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten fest. Im Oktober 1986 wurden in NRW bei 4 738 überprüften Gefahrguttransporten tausendmal Verstöße oder technische Mängel festgestellt. Fast die Hälfte der Beanstandungen (46,5 Prozent) betraf Verstöße gegen die Sozialvorschriften.

Am 29. September 1986, im offiziellen „Jahr der Verkehrssicherheit“, trat die EG-Sozialvorschrift 3 820 in Kraft, die die Sozialvorschriften aus dem Jahr 1969 in den EG-Ländern ablöste. Sie wurde mit dem Argument der „Vereinheitlichung“ durchgesetzt. Tatsächlich war 1969 vereinheitlicht worden, während es jetzt darum ging, die Lenkzeiten weiter zu erhöhen, die Ruhezeiten zu „flexibilisieren“ und damit Kontrollen zu erschweren. Das Ganze lief unter der irreführenden Überschrift „Harmonisierung“.⁸ Nunmehr beträgt die tägliche Lenkzeit 9 Stunden und kann an zwei Tagen auf 10 Stunden verlängert werden. Die tägliche Ruhezeit beträgt generell 11 Stunden. Sie kann aber auch verkürzt werden: zwei- oder dreimal in der Woche auf 9 Stunden. Sie kann aber auch *jeden Tag* auf 8 Stunden verkürzt werden, wenn dafür die gesamte Ruhezeit an diesem Tag statt 11 Stunden 12 Stunden beträgt. Aus dieser Verkürzungsmöglichkeit der Ruhezeit leiten die Arbeitgeber das Recht ab, die bisher zwölfstündige Schichtzeit der Alleinfahrer zu verlängern. Sie rechnen folgendermaßen: Der Tag hat 24 Stunden, abzüglich einer Ruhezeit von 11 bleiben 13 Stunden, die der Fahrer zur Verfügung stehen muß. Oder: Der Tag hat 24 Stunden, abzüglich einer verkürzten Ruhezeit von 9 Stunden bleiben 15 Stunden Schichtzeit. Die Forderung der Arbeitgeber lautet demgemäß: „Ist das Fahrzeug mit einem Fahrer besetzt, beträgt die höchstzulässige Schichtzeit des Fahrers 13 Stunden. Diese Schichtzeit kann dreimal wöchentlich auf 15 Stunden verlängert werden.“ Das bedeutet, daß in der 6-Tage-Woche dreimal 13 plus dreimal 15 Stunden, also insgesamt 84 Stunden Schichtzeit verlangt werden könnten. Währenddessen ist man in anderen Bereichen auf dem Weg zur 35-Stunden-Woche.

Die meisten Fahrer stehen unter Termindruck. Die Disponenten, die in den Speditionen die Touren planen, drängen die Fahrer von einem Termin zum anderen. Keiner fragt, ob und wie sie Pausen und Ruhezeit einhalten. In einer Untersuchung über die Arbeitsbedingungen von Fernfahrern⁹ stellte sich heraus, daß über 75 Prozent (!) von ihnen in der Doppelwoche zwischen 150

⁸ Ein weiteres Beispiel dafür, wie Sprache verfälschen kann. Das Wort „harmonisieren“ klingt positiv, während der konkrete Vorgang ein brutaler Angriff auf die Arbeitszeit der Fahrer ist.

⁹ Plänitz, Günther: „Das bißchen Fahren . . .“ Arbeits- und Lebensbedingungen von Fernfahrern, Hamburg 1982.

und 250 Stunden arbeiten. Das entspricht einer durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit von rund 80 Stunden. Die meisten Fernfahrer, nämlich mehr als 62 Prozent, fahren immer alleine, weitere 16 Prozent gelegentlich mit einem zweiten Fahrer. Im Durchschnitt fährt jeder in der Woche 3 450 km.

In einer großangelegten Aktion kontrollierten die bayerischen Gewerbeaufsichtsämter im Jahre 1980 in zahlreichen Betrieben die Einhaltung der Sozialvorschriften. Von den 4 866 untersuchten Betrieben im Bereich des Güterbeförderungsverkehrs wurden 3 791 beanstandet - das entspricht einer Quote von 77,9 Prozent.¹⁰

Lenk- und Ruhezeiten werden mit dem Tachografen kontrolliert, ein in jedem Lkw eingebautes Gerät, in das eine Kontrollscheibe eingelegt wird. Auf ihr sind zurückgelegte Kilometer, Geschwindigkeit, Fahrt- und Standzeiten zu erkennen. Jeder Fahrer weiß aber, daß es eine ganze Reihe von Möglichkeiten gibt, den Fahrtenschreiber zu manipulieren. Eine davon ist der Gebrauch einer zweiten Tachoscheibe. Damit kann ein ganzer Arbeitstag „verschwinden“ und bei einer Kontrolle hat der Fahrer soeben „frisch ausgeruht“ seine Arbeit begonnen. Eine andere Möglichkeit ist das Verstellen der Uhr, so daß man quasi eine Ruhezeit zusätzlich „schafft“ - einer Zeit, in der der Fahrer in Wirklichkeit arbeitet. Auch technische Manipulationen sind möglich.¹¹ So kann etwa die Stromzufuhr zum Tachografen unterbrochen werden, so daß das Gerät nur noch „Ruhezeit“ aufzeichnet, während der Lastwagen mit hoher Geschwindigkeit über die Autobahn braust. Es gibt noch viele weitere Manipulationen dieser Art, von denen die meisten bei den (meist oberflächlichen) Polizeikontrollen nicht entdeckt werden.

Oft genug werden Fahrer von ihren Firmen zu Verstößen angehalten. Das geht bis zur Aufforderung zum Verstoß gegen die Sozialvorschriften. Im Erfahrungsbericht eines Polizisten an den Innenminister von Nordrhein-Westfalen heißt es: „Es würde zu weit führen, hier auf alle möglichen und praktizierten Manipulationen einzugehen, die sich sowohl auf manuelle als auch auf technische an den Kontrollgeräten beziehen. Tatsache ist, daß einfach schon deshalb viel manipuliert wird, um den Nachweis von Überschreitungen von Lenkzeiten und Unterschreitungen von Ruhezeiten... zu erschweren oder unmöglich zu machen. In Einzelfällen gelingt der Nachweis, daß Unternehmen interne ‚Fahrpläne‘ an ihre Fahrer aushändigen, in denen diese angewiesen werden, wann, wo und in welcher Weise Schaublätter einzulegen, auszuwechseln und zu verwenden sind.“¹² In einer Broschüre hat die ÖTV die Arbeitszeit eines Kraftfahrers einmal mit der eines 8-Stunden-Arbeiters (5-Tage-Woche) verglichen:

¹⁰ Vgl. Plänitz, Fahren, S. 119.

¹¹ Siehe dazu auch die Beispiele im „Stern“ v. 16. 7. 87.

¹² Bericht des Polizeihauptkommissars Nitze von der Höheren Landespolizeischule NRW an das Innenministerium NRW; Stellungnahme zur ZDF-Reportage „Giftig, ätzend, explosiv“, o. D. (Frühjahr 1987).

Das Jahr 1983 hatte 251 Arbeitstage, davon waren ca. 25-28 Urlaubstage, 10 sonstige bezahlte Tage.	
Kraftfahrer:	Andere Arbeitnehmer:
ca. 220 Arbeitstage (an regionalen oder nationalen Feiertagen wird er da eingesetzt, wo kein Feiertag ist), ohne Samstage.	ca. 215 Arbeitstage
Das sind 44 Wochen	Das sind 43 Wochen
ca. 90 Wochenarbeitsstunden	40 Wochenarbeitsstunden
ca. 3960 Jahresarbeitsstunden	1720 Jahresarbeitsstunden
= 2,3fache Arbeitszeit	= 1fache Arbeitszeit von Januar bis Dezember
In ca. 40 Jahren Lebensarbeitszeit arbeiten:	
Kraftfahrer:	Andere Arbeitnehmer:
158 400 Stunden	68 800 Stunden
Oder: Der Kraftfahrer hat die 68 800 Stunden bereits nach 17,4 Jahren erreicht. Die 158 400 Lebensarbeitsstunden des Kraftfahrers würden andere Arbeitnehmer erst mit einem Lebensalter von 112 Jahren erreichen. Dazu kommen die bedeutend größere psychische und physische Belastung der Fahrer, bedingt durch unregelmäßiges Leben und Essen, Konzentration, Streß, Konkurrenzdruck, soziale Probleme, Kommunikationsmängel, wenig Kontakt zu Freunden und Familie, Abwesenheit an Wochenenden und Feiertagen usw.	

Es verwundert nicht, daß 73 Prozent der befragten Fernfahrer in einer Untersuchung angeben, „durch ihre alltägliche Arbeitsleistung an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit geraten“ zu sein und sich 17 Prozent „schon jetzt durch ihr Arbeitspensum überlastet“ fühlen.¹³ Aus einer anonymen Umfrage zum Thema Einschlafen und Ermüdung am Steuer geht hervor: 60 Prozent der Fahrer gaben zu, bereits einmal am Steuer eingeschlafen zu sein; 23 Prozent hatten bereits einen Unfall wegen Übermüdung; 57 Prozent gaben Fast-Unfälle wegen Übermüdung zu.

Arbeitszeiten und Übermüdung stehen im Zusammenhang: „Das Fahren zwischen 24.00 Uhr und 8.00 Uhr ist für den Berufsfahrer besonders gefährlich; die Wahrscheinlichkeit der Verwicklung in einen Unfall hegt zweimal höher als für die Zeit zwischen 8.00 Uhr und 24.00 Uhr. Während der Zeit von 3.00 Uhr bis 6.00 Uhr sind die Gefahren noch größer; die Wahrscheinlichkeit der Verwicklung in einen Unfall liegt dann 30 mal höher als zwischen 9.00 Uhr und 21.00 Uhr.“¹⁴ Diese schlimme Situation wird mit Einführung der EG-Verordnung katastrophal.

13 Bogedale, Uwe: Arbeits- und Berufseinstellungen von Fernfahrern. Zur Arbeitssituation von abhängig beschäftigten Kraftfahrern im gewerblichen Güterfernverkehr in der Bundesrepublik Deutschland, (unveröffentlichte Diplomarbeit) Marburg 1983, S. 64 f.

14 Ouwerkerk, F.: Zusammenhänge zwischen Arbeitsbedingungen im Straßentransport, Übermüdung, Gesundheit und Verkehrssicherheit, (unveröffentlichtes Manuskript) London 1987, S. 30.

Sondermüll als spezielles Problem

Ein großes Problem im Bereich des Transports gefährlicher Güter bilden die Sonderabfälle, darunter sind solche Abfälle zu verstehen, die nach ihrer Art, Beschaffenheit oder Menge in besonderem Maße gesundheits-, luft- oder wassergefährdend, explosiv, brennbar oder radioaktiv sind, die Erreger übertragbarer Krankheiten enthalten oder hervorbringen können. Industrie und Gewerbe produzieren jährlich über 203 Millionen Tonnen Abfälle, darunter 6,4 Millionen Tonnen hochgefährlichen Sondermülls. Man schätzt, daß bei jeder Tonne chemischer Industrieerzeugnisse ca. 160 Kilogramm Abfall beseitigt werden müssen. „Mehr als ein Viertel des Abfalls des Grundstoff- und Produktionsgütergewerbes und die Hälfte der Abfallmenge, die bei Investitionsgütern anfällt, stammt von der Chemieindustrie. Die Chemische Industrie zählt damit zu den abfallintensivsten Industriebranchen überhaupt.“¹⁵

Betrachten wir das Problem der Abfälle etwas näher: 1983 entstanden ca. 80 Millionen Tonnen hausmüllähnlicher Abfall (einschließlich Handel und Gewerbe) und 29 Millionen Tonnen Siedlungsabfälle. Da sind 375 Kilogramm pro Kopf der Bevölkerung im Jahr. Obwohl bereits 8,5 Millionen Tonnen Abfälle pro Jahr verbrannt werden, ist der Beitrag zur Energieerzeugung, das heißt zur Einsparung von Primärenergie sehr gering, nämlich nur 0,58 Prozent. Das produzierende Gewerbe verursachte 1982 194 Millionen Tonnen Abfall, davon (in Millionen Tonnen):

- Bodenaushub/Bauschutt	126,0
- Metallabfälle, Säuren, Laugen, Schlämme	68,0
darunter:	
- Aschen, Schlacken, Ruß (davon 8 Millionen Tonnen aus der Elektrizitäts-, Gas-, Fernwärme und Wasserversorgung)	11,0
- Formsand, Kemsand, Stäube	7,8
- Asche, Schlacke, Ruß aus Verbrennungen	11,0
- Metallabfälle	5,4
- Säuren, Laugen, Schlämme, Laborabfälle, Chemikalienreste, Detergentien	6,4
- Lösungsmittel, Farben	0,5
- Lacke, Klebstoffe	1,3
- Schlämme mit Abwasserreinigung	11,0
- Kunststoff-, Gummi-, Textilabfälle	1,0
- Papier- und Pappabfälle	1,1

Von den 68 Millionen Tonnen Abfällen werden 25 Millionen Tonnen wieder dem Wirtschaftskreislauf zurückgeführt (ein Beispiel dafür ist der Papierverbrauch von 10,5 Millionen Tonnen (1985) und dem daraus resultierenden Altpapieraufkommen von 4,5 Millionen Tonnen, das wiederum wirtschaftlich genutzt wird).

Es ist schwer, genaue Zahlen über die anfallenden Sondermüllmengen zu bekommen. Nach Angaben der Industrie sind es 2,4 Millionen Tonnen, andere

¹⁵ Arbeitskreis Chemische Industrie & Katalyse (Hrsg.): Gift macht Geld. Die chemische Industrie und Möglichkeiten zu ihrer Entgiftung, Köln 1986.

Schätzungen liegen weit höher. In der Metallverarbeitung entstehen folgende Sonderabfälle (in Tonnen):

- cyanidhaltiger Galvanikschlamin (hochgiftig)	10 000
- chrom-(VI)haltiger Galvanikschlamm (krebserregend)	3 400
- cadmiumhaltiger Galvanikschlamin	1 300
- cyanidhaltige Härtesalze	19 500
- Abfälle von Pflanzenbehandlungsmitteln	10 000
- halogenhaltige organische Lösemittel	142 000
- Lack- und Farbschlämme	1 414 000
- Farbmittel	2 800
- Anstrichmittel	3 700

Diese Abfallmengen entstehen bei einer jährlichen Produktion von nur 1,3 Millionen Tonnen.

Die zunehmende Produktion von Sondermüll schafft erhebliche gesellschaftliche Probleme, die noch zunehmen werden, da das Deponievolumen in der Bundesrepublik nur noch für 10 bis 15 Jahre ausreicht. Fast die Hälfte des bei uns produzierten Sondermülls geht schon jetzt ins Ausland.

Transport ins Ausland

		von dort zurück
nach Belgien	917 000 Tonnen	1 600 Tonnen
in die DDR	345 000 Tonnen	—
nach Frankreich	21 000 Tonnen	4 900 Tonnen
in die Schweiz	11 000 Tonnen	10 900 Tonnen
	<u>1 294 000 Tonnen</u>	

Es muß davon ausgegangen werden, daß der größte Teil davon auf der Straße transportiert wird.

Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) veröffentlichte 1985 ein Grundlagenpapier. Danach fallen in ihren Mitgliedstaaten „jährlich 300 Millionen Tonnen Industrierückstände an, die als gefährlich oder giftig bezeichnet werden müssen. Deren sachgemäße Beseitigung, Entsorgung oder Wiederverwertung kostet jedes Jahr rund 12 Milliarden Dollar. Dabei sind die zehn Milliarden Dollar nicht einmal mitgerechnet, die ebenfalls jedes Jahr für die Sanierung von Deponien aufgewendet werden müssen. In den westeuropäischen Staaten allein wird das Jahresaufkommen an gefährlichen Industrieabfällen auf 20 - 24 Millionen Tonnen geschätzt. Etwa ein Zehntel davon wird zur Entsorgung oder Wiederverwertung alljährlich in rund 100 000 Einzeltransporten über die Grenzen hinweg in andere Länder verschoben . . . Für diesen ‚Giftmüll-Tourismus‘ gibt es verschiedene Gründe. Meist ist es das Fehlen geeigneter Endlagerungs-, Vernichtungs- oder Wiederaufbereitungsmöglichkeiten im eigenen Land. Oft geben auch die Strenge oder Weitmaschigkeit der Entsorgungsvorschriften in den verschiedenen Ländern und die daraus sich ergebenden Kostenunterschiede

den Ausschlag bei der Entscheidung für das Abschieben von Giftmüll über die Grenzen hinweg.“¹⁶

In den siebziger Jahren wurden eine Reihe von Skandalen bekannt, in denen höchst gefährliche Sonderabfälle auf normalen Müllkippen gelandet waren. So wurden beispielsweise 3 360 Tonnen Kalkschlamm mit zehnpromtigem Arsen- und elfpromtigem Bleigehalt, Abfallprodukte einer Zinkhütte, nicht, wie vereinbart, zur Endlagerung in ein stillgelegtes Salzbergwerk in Niedersachsen gebracht, sondern auf 19 offenen Müllkippen im Großraum Neuss abgeladen. Dieser Skandal blieb nicht der einzige, und die Öffentlichkeit wird mehr und mehr auf die Probleme der Sondermüllablagerung aufmerksam. Gleichzeitig wird die Suche nach neuen Sondermülldeponien immer schwieriger. Nach dem Bekanntwerden der schweren Gefährdungen der Bevölkerung will niemand eine Sondermülldeponie in seiner Nachbarschaft haben. In zunehmendem Maße wird der Sondermüll nun auch über weite Entfernungen auf der Straße transportiert. Das Wort vom „Giftmüll-Tourismus“ machte bereits die Runde. Besonders spektakulär wurde im Frühjahr 1983 die Suche nach den verschwundenen 41 Fässern mit hochgiftigen Abfällen der Dioxin-Katastrophe in Seveso, die von Behörden und Medien in ganz Europa gesucht wurden. Irgendwo auf dem Transport von Italien nach Frankreich waren die Fässer verschwunden und wurden schließlich im Schuppen eines verlassenen Schlachthofs wiederentdeckt.

Das Problem „verschwundener“ Sonderabfälle taucht immer wieder auf. In einer nicht veröffentlichten Untersuchung des Umweltbundesamtes, die den GRÜNEN zugespielt und bekannt gemacht wurde, wurde deutlich, daß mehr als drei Viertel aller Sonderabfälle definitiv unsicher beseitigt werden. „Unbefriedigend bleibt“, so heißt es in der Studie, „die äußerst große Abfallmenge, bei der die Beseitigungsart unbekannt ist.“¹⁷ Sonderabfall wird oft nicht als solcher deklariert. Zum einen wissen die Firmen vielfach selber nicht genau, um welche chemischen Stoffe und Verbindungen es sich handelt. Produktionsrückstände werden häufig nicht untersucht, sondern mit allgemein gehaltenen Bezeichnungen versehen. Die Beseitigung von Problemabfall kostet bis zu 400 DM pro Tonne, während etwa die Beseitigung von Altöl subventioniert wird. Was liegt also näher als möglichst viele Abfälle als Altöl zu deklarieren, beziehungsweise aus Sondermüll Altöl zu „machen“? Schon 8 Prozent Altölanteil genügen, damit der Abfall als „Altöl“ gilt und subventionsfähig wird. Auf diese Weise werden Altöltransporte zu Gefahrenpotentialen, die nicht mehr zu überblicken und auf der Straße auch nicht konkret kontrollierbar sind. Man muß davon ausgehen, daß ca. 20 Prozent der giftigen Abfälle nach dem Motto: „Wegdefinieren ist billiger als beseitigen“ nicht ordnungsgemäß entsorgt werden. Wie geschieht das? „Verhältnismäßig einfach: Wenn es zu teuer scheint, aus gefährlichen Abfällen schadlosere Substanzen zu machen, bezeichnet man sie einfach anders. So schafft *Wortschöpfung* *Wertschöpfung*.

¹⁶ Siehe FAZ v. 26. 3. 85.

¹⁷ taz v. 13.12. 86.

Ein Beispiel: Rückstände, wie etwa gefährliche, hoch chlorhaltige Lösemittel oder wie Altöl, welches mit chlorierten Kohlewasserstoffen (Kaltreiniger) versetzt ist, werden als *Wirtschaftsgut* deklariert. Damit sind sie zugleich dem Zugriff des Abfallgesetzes entzogen: Wirtschaftsgut ist kein Abfall. Und weil Wirtschaftsgut einen Zweck erfüllen muß, (er)findet man einen: Lösemittel-aufbereitung.“¹⁸

Perspektiven

Nachdem der Verkehrsminister nach der Katastrophe von Herborn umfassende Maßnahme versprochen hatte, fand im April 1988 eine Bundestagsanhörung statt, bei der die unterschiedlichen Auffassungen deutlich zutage traten. Über fünfzig Interessenvertreter und Sachverständige wurden zum Thema befragt. Während der Vertreter der Deutschen Bundesbahn darauf verwies, daß die geplanten Verlagerungen für die Bahn „kein Problem“ seien, versuchten die Lobbyisten des Straßengüterverkehrs nachzuweisen, daß die Bundesbahn so sicher nun doch nicht sei. Genaue Zahlen über die Mengen, die zukünftig auf Bahn und Schiff verlagert werden sollen, konnte allerdings niemand nennen. Die GRUNEN-Abgeordnete Helga Brahmst-Rock: „Wenn ich nicht weiß, welche Mengen von A nach B transportiert werden und welche Verkehrsträger dafür eingesetzt werden, wie soll dann eine qualifizierte Veränderung oder Verbesserung vorgenommen werden?“ Für den CDU-Vertreter Börsen dagegen war die Sachlage klar: „Der Bundesverkehrsminister hat nach Herborn gehandelt, nicht halbherzig, sondern klar, kraftvoll und konsequent.“ Er verwies auf das bekannte „Sicherheitspaket“ des Verkehrsministers, das zum Teil bereits durch Gesetzesmaßnahmen realisiert worden ist: So wurde Anfang 1988 die Liste der als hochgefährlich eingestuften Güter um ein Drittel auf ca. 190 erweitert. So sollen Großcontainer mit hochgefährlichen Gütern über 200 km Entfernung mit Bahn und Schiff transportiert werden. Auf diese Weise sollen, so der Verkehrsminister, 7 Millionen Tonnen Gefahrgut verlagert werden.

Der Realitätsgehalt dieser Aussagen muß jedoch angezweifelt werden. Folgt man den Angaben des Verkehrsministers, hätten nämlich seit Anfang 1988 monatlich ca. 300 000 Tonnen Gefahrgut von der Straße auf die Bahn verlagert werden müssen. Seit Inkrafttreten dieser Regelung vor drei Monaten ist aber nach Angaben der Bahn keine zusätzliche Tonne Gefahrgut befördert worden. Gerade in diesem Bereich besteht die Gefahr, daß Regelungen über Ausnahmegenehmigungen unterlaufen werden. Bereits heute werden 245 000 Tonnen hochgefährlicher Güter parallel zu bestehenden Wasserstraßen auf Grund von Ausnahmegenehmigungen auf der Straße befördert. Dabei stellt sich als ein zusätzliches Problem die mangelnde Spezialkenntnis der Lkw-Fahrer heraus. Wie der Vertreter der ÖTV, Wolfgang Baars, berichtete, sind nur 2,5 Prozent der Fahrer im Fernverkehr ausgebildete Berufskraftfahrer. Die ÖTV fordert die Einführung einer verbindlichen Berufsausbildung zum

¹⁸ NATUR, 7/1983, S. 50.

Berufskraftfahrer, an die auch die Gefahrgutausbildung gekoppelt ist. Ein Vorbild in dieser Richtung ist Holland, wo jeder Fahrer (der nach dem 30. 6. 1955 geboren ist) die Berufskraftfahrerausbildung abgeschlossen haben muß. Die Speditionsverbände, allen voran der Bundesverband des Güterkraftverkehrs, wiesen diese Forderung entschieden zurück. Nach ihrer Auffassung seien die angebotenen Drei-Tages-Gefahrgutkurse zwar noch verbesserungswürdig, aber völlig ausreichend.

Die Kontrollintensität von Polizei und Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) auf den Bundesautobahnen ist in den letzten Jahren erheblich gesunken. Während beispielsweise 1972 rund 1,5 Millionen ausländische Lkw die Grenzen der Bundesrepublik überfahren, sind es 1986 rund 4 Millionen gewesen. Die Zahl der Kontrolleure aber ist in diesem Zeitraum unverändert geblieben. Die BAG verwies auf die mangelhafte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Behörden. Die ÖTV: „Das Wesen der bundesdeutschen Kontrollpraxis ist gerade das Fehlen einer Zusammenarbeit!“

Auch zum Thema Lenkzeit gab es kontroverse Debatten. Am Tag nach dem Herborn-Unglück wies der DGB in einer Presseerklärung darauf hin, „daß die unglaublichen Arbeitsbedingungen, die Lkw-Fahrern zugemutet werden, die Gefahren auf den Straßen für Fahrer und Bevölkerung nicht mehr kalkulierbar erscheinen lassen“. Die folgende Diskussion über die Verbesserungen der Sicherheit von Gefahrguttransporten machte deutlich, daß das Thema „Arbeitsbedingungen der Fahrer“ von Seiten der Unternehmerverbände weiterhin stiefmütterlich behandelt wird. Auch die Forderung nach Einführung einer besonderen Gefahrgutkonzession wurde von den Speditionsverbänden zurückgewiesen. Eine solche Sonderkonzession könnte gewährleisten, daß nur große qualifizierte Fachspeditionen Gefahrgut transportieren dürfen. Damit könnte verhindert werden, daß Transporte an kleine Subunternehmer weitergegeben werden, die auf Grund ihrer wirtschaftlichen Situation nicht in der Lage sind, die Sicherheit der Transporte zu gewährleisten. Bereits vor der Anhörung machte der Bundesverkehrsminister bei der Debatte im Bundestag deutlich, daß für ihn das Problem eigentlich schon geklärt sei: Mit Blick auf die Errichtung des gemeinsamen Binnenmarktes in Europa 1992 schob er die meisten Probleme auf EG-Ebene.

Alles in allem läßt sich ein Jahr nach Herborn eine Bilanz ziehen, in der es viele große Worte, Papierschichten und Fensterreden, aber wenig Taten gibt. Grundlegend kann die Situation in diesem Bereich nur verändert werden, wenn die Arbeitsbedingungen, die Qualifikation der Fahrer verbessert werden, und wenn gesetzlich geregelt wird, daß nur qualifizierte Firmen gefährliche Güter transportieren dürfen. Auf der Straße hat sich nichts geändert. Nach wie vor fahren Gefahrguttransporte unter großem Termindruck durch Städte und Dörfer; nach wie vor arbeiten die Fahrer siebzig, achtzig und mehr Stunden. Jeden Tag passiert ein neuer Unfall mit Gefahrgut. Die nächste Katastrophe scheint vorprogrammiert.