

Schützen die Normen und Vorschriften?

Auf einer *Podiumsdiskussion* zum Thema: «Wie gefährlich sind Gefahrguttransporte auf Strasse und Schiene?» diskutierten Vertreter der Transportunternehmen und der Strasse mit Vertretern der Schiene und des Umweltschutzes. Moderiert wurde die Diskussion von Regula Imhof.

Ein Zitat: «Es gibt keine Gefahrguttransporte – es gibt nur Güterverkehre, die gefährlich sind, weil sie nicht vorschriftsgemäss durchgeführt werden». Diese Aussage zeigt das grosse Vertrauen in Normen und Vorschriften, die – am Rande erwähnt – äusserst komplex sind, und nicht vor dem Unerwarteten schützen können. Dieses Vertrauen in eigene und bis ins kleinste Detail ausgearbeitete Vorschriften war hauptsächlich bei den Vertretern der Gefahrguttransporte zu spüren. Dagegen zeigten die VertreterInnen der Natur und der Umwelt Risikoszenarien und Ängste in der Bevölkerung auf.

... und es passiert doch

Am Samstagmorgen stellte Uwe Heins die Zeitschrift «Gefährliche Ladung» seines Verlages vor und präsentierte eindrückliche Grafiken über die Anzahl Unfälle mit gefährlicher Ladung, die über ganz Europa verteilt geschehen. Insgesamt ist eine Abnahme zu verzeichnen, doch bleibt die Anzahl von 106 Unfällen pro Jahr auf deutschen Strassen und Schienen im Jahr 2000 eindeutig zu hoch. Vor allem zeigt diese Zahl, dass Unfälle passieren, trotz aller Vorschriften und Normen.

Tunnels und enge Täler sind besonders gefährdet

Ein äusserst spannendes und engagiertes Schlussreferat von Hermann Knoflacher rundete die spannende Tagung ab. Knoflacher zeigte auf, dass die Transporte besonders in Tunnels ein riesiges, bisher unterschätztes Gefahrenpotential haben und es nur mit sehr hohem technischen Aufwand beim Bau des Tunnels möglich ist, diese Gefahr zu reduzieren. Die Besonderheiten des Tunnels im Falle eines Unfalles sind die Folgenden: Tunnel sind

geschlossene Räume und es ist sehr viel schwieriger mit Bränden in geschlossenen Räumen umzugehen als in offenen Räumen. Die Fluchtwege sind eingeschränkt, ebenso die Zugangswege zum Brandherd. Die Wahrnehmung dieses Risikos beginnt erst jetzt – vermutlich brauchte es dazu den Unfall im Mont-Blanc-Tunnel.

Margarine und Mehl

Zum Schluss: Die Katastrophe im Mont-Blanc-Tunnel von März 1999 wurde nicht von einem Gefahrguttransport ausgelöst, sondern von einem Margarine- und Mehltransport. Dies zeigt, dass die Risiken auch in Bereichen liegen, die nicht unter dem Stichwort Gefahrguttransport laufen. Eine Neubeurteilung ist notwendig.

Fazit: Eine spannende und sehr bedenklich stimmende Tagung, die motivierte sich gegen den Wahnsinn auf den europäischen Transit-routen einzusetzen.



Unfälle sind eine tägliche Realität

Quelle: *Gefährliche Ladung*
2/2001