

Herborn hat vieles verändert

(Dipl.-Ing. Klaus Ridder, Königswinter) Der Gefahrgutunfall in Herborn (Westerwald) hat in Deutschland vieles verändert. Damals gab es sechs Tote, etwa 40 Schwerverletzte und einen Sachschaden von 25 Millionen Euro.

Unfallablauf: Am 7. Juli 1987 fuhr gegen 21 Uhr ein Fahrzeug aus den Höhenlagen des Westerwaldes in Richtung Herborn. Dort befindet sich eine etwa acht Kilometer lange Gefällstrecke. Nach den Aussagen des Gerichtes ging der Fahrzeugführer die Steilstrecke relativ „forsch“ an. Die Bremsen waren jedoch nicht in Ordnung und zeigten beim Abbiegen auf die Sauerland-Autobahn vor Herborn keine Wirkung. Der Fahrzeugführer verpasste also die Auffahrt auf die Autobahn und fuhr weiter in Richtung Stadt. Dabei wurde das mit etwa 33.000 Liter Benzin beladene Tankfahrzeug immer schneller und fuhr in Herborn mit hoher Geschwindigkeit (etwa 80 Stundenkilometer) durch eine leichte Rechtskurve, kippte um und schlitterte etwa 30 Meter auf der Fahrbahn weiter. Dabei riss der Tank auf. Benzin lief aus. Der Fahrzeugführer konnte sich retten und lief weg. Das Benzin lief in ein Eiscafe und in die Kanalisation. Nach vier Minuten erfolgte eine Zündung und eine Explosion. Das Eiscafe brach wie ein Kartenhaus zusammen. Vorher hatten noch viele Menschen den Unfallort verlassen können, für einige wenige gab es hier keine Fluchtmöglichkeit. Das Eiscafe und zwölf umliegende Häuser brannten aus. Das, obwohl die Feuerwehr vier Minuten nach der Explosion vor Ort war. Herborn brannte!

Etwa dreieinhalb Stunden später waren alle Häuser gelöscht. Die recht chaotische Brandbekämpfung leitete der Stadtbrandmeister von Frankfurt/M., Prof Archilles – obgleich er dafür nicht zuständig war. Aber der Erfolg heiligt die Mittel! Ein Problem waren die vielen unkoordinierten Freiwilligen Feuerwehren vor Ort. Eine Ursache war der beinahe völlige Zusammenbruch des Funkverkehrs und eine andere



Die Skizze zeigt die Örtlichkeiten. Das Gefahrgutfahrzeug fuhr mit etwa 80 km/h(!) die leichte Rechtskurve und kippte um. Das Fahrzeug schlitterte einige Meter auf der Fahrbahn. Der Tank wurde aufgerissen und es trat Benzin aus, dass sich auch durch die Kanalisation ausbreitete. Der Fluss Dill (rechts) brannte.

die mangelnde Erfahrung der örtlichen Feuerwehren bei einem solchen Großeinsatz. Am nächsten Morgen begann das Technische Hilfswerk mit Aufräumarbeiten, es wurde „erfreulicherweise“ nur noch eine Tote gefunden – man hatte noch mehr Opfer befürchtet.

Haftstrafe für Fahrer und Halter: In einem „Mammutprozess“ in Limburg wurde der Fahrzeugführer schuldig gesprochen, da er mit technisch nicht einwandfreiem Fahrzeug mit unangepasster Geschwindigkeit die Gefällstrecke nach Herborn hinunter gefahren war. Außerdem wurde der Halter des Fahrzeugs verurteilt. Ihm wurde zur Last gelegt, dass er seinen Fahrer bewusst mit einem technisch nicht einwandfreien Fahrzeug fahren ließ. Es wurden Haftstrafen bis 2,5 Jahren (Halter) und 1,5 Jahren (Fahrer) verhängt, für den Fahrzeugführer auf Bewährung.



Die Medien berichteten am Abend des 7. Juli 1987 über den Unfall in Herborn. Ein Polizist sagte aus, dass er noch nie so viele Tote gesehen hätte. Daraufhin fuhren einige hundert Journalisten, sofort nach Herborn.



Das Tankfahrzeug, das den Unfall verursacht hatte, war vollständig ausgebrannt. Doch die Sachverständigen konnten noch feststellen, dass das Tankfahrzeug technisch nicht in Ordnung war. Besonders wurde bemängelt, dass die Bremsen abgefahren waren und die Nachstellvorrichtung der Bremsen nicht funktionierte.

Konsequenzen: Im Prinzip wird in Deutschland jeder Gefahrgutunfall aufgearbeitet. Man versucht, Konsequenzen zu ziehen, gegebenenfalls werden die Vorschriften geändert. Nach Herborn wurden vorgeschrieben:

- Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem Retarder (Dauerbremsystem)
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit einer automatischen Bremsnachstellvorrichtung.

Es gab noch weitere Änderungen: So unterliegen seitdem auch Tankfahrzeuge mit Benzin dem § 7 GGVS, heute GGVSE. Doch hierbei hatte es sich um eine rein politische Aktion gehandelt, der damalige Verkehrsminister Dr. Jürgen Warnke wollte etwas „vorweisen“. Seinerzeit wurden die beratenden Sicherheitsexperten nicht gehört.

Letztlich ist aber auch die Gefahrgutbeauftragtenverordnung eine Folge von Herborn. Man hatte vorher jahrelang darüber diskutiert, war aber nie zu einem Ergebnis gekommen – weil die Industrie immer wieder neue Vorschläge unterbreitet und dadurch die Inkraftsetzung der Verordnung verzögert hatte. Mit dem „Rückewind“ von Herborn gelang es, innerhalb kurzer Zeit (1989) die GbV in Kraft zu setzen.

Anmerkung der Redaktion: Die Gefahrgut-Familie verjüngt sich. Viele Experten der „ersten Generation“ gehen in den wohl verdienten Ruhestand, Jüngere rücken nach. Doch mit dem Generationswechsel geht auch einiges an Wissen verloren – zum Beispiel zum „warum“ mancher Gefahrgut-Vorschrift. Oft waren Unfälle der Auslöser für gesetzgeberische Aktivitäten. Unsere Reihe „GeBe-Unfallmerkblatt“ erinnert an diese Ereignisse und zeigt, welche Konsequenzen sie hatten. Als Autor konnten wir Klaus Ridder gewinnen, der seit 1973 im Gefahrgutreferat des Bundesverkehrsministeriums tätig war und die Entwicklung in den letzten 30 Jahren aktiv begleitet und sein Expertenwissen mit zahlreichen Veröffentlichungen in Fachzeitschriften und Büchern weitergegeben hat.

