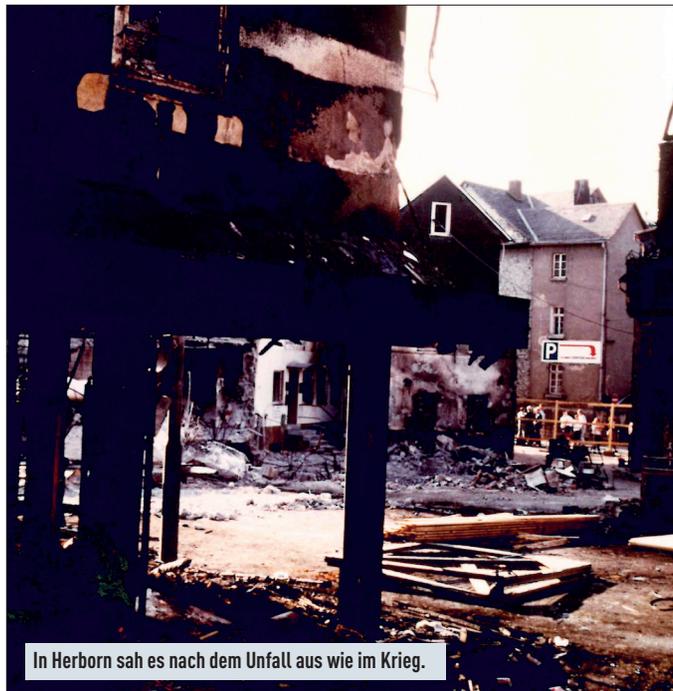




Die Unglücksstrecke ist eine Gefällstrecke, die erst vor dem Stadtzentrum endet.



In Herborn sah es nach dem Unfall aus wie im Krieg.

Fotos: Ridder

25 Jahre danach

RÜCKBLLENDE – Das Unglück von Herborn jährte sich diesen Sommer zum 25. Mal. Es hat die Gesetzgebung stark beeinflusst: bei der ADR-Fahrerschulung, der Fahrwegbestimmung oder der Gefahrgutbeauftragtenverordnung.

VON KLAUS RIDDER

Am 7. Juli 1987 kam ich vom Kegeln nach Hause und hörte von einem schweren Tankfahrzeugunglück in Herborn. Über Radio und Fernsehen versuchte ich, weitere Informationen zu bekommen. Die Aussage eines Polizisten, er habe noch nie so viele Tote gesehen, veranlasste mich, spätabends noch meinen Chef Dr. Gerhard Hole (Leiter des Gefahrgutreferats im Bundesverkehrsministerium) anzurufen.

Dann wurde das Ministerbüro verständigt. Bis zum nächsten Mittag waren die Meldungen aus Herborn widersprüchlich. Es kristallisierte sich aber heraus, dass ein Tankfahrzeug in die Kleinstadt Herborn gefahren und dort explodiert war. Ein Teil des Stadtzentrums ging in Flammen auf – man sprach von einer riesigen Katastrophe.

Unfallablauf

Gegen 21 Uhr fuhr ein Tankfahrzeug aus den Höhenlagen des Westerwaldes in Richtung Herborn. Dort befindet sich eine etwa acht Kilometer lange Gefällstrecke. Nach den Aussagen aus dem späteren Gerichtsprozess ging der Fahrzeugführer die Steilstrecke relativ „forsch“ an. Indes waren die Bremsen des Koffertankzugs nicht in Ordnung, sie zeigten beim Abbiegen auf die Sauerland-Autobahn vor dem Stadtrand keine Wirkung. Der Fahrzeugführer verpasste somit 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 vor der Stadtmitte mit hoher Geschwindigkeit (von schließlich etwa 80 km/h) durch eine leichte Rechtskurve.

Das Fahrzeug kippte um und schlitterte noch rund 30 Meter auf der Fahrbahn weiter. Dabei riss der Tank auf. Benzin trat in Strömen aus.

Der Fahrzeugführer konnte sich retten und lief weg. Das Benzin lief in ein Eiscafé und in die Kanalisation. Nach zirka vier Minuten erfolgte eine Zündung und damit eine Explosion. Das Eiscafé brach wie ein Kartenhaus zusammen. Vorher hatten noch viele Menschen den Unfallort verlassen können, für einige Wenige gab es aber keine Fluchtmöglichkeit. Das Eiscafé und zwölf umliegende Häuser brannten aus. Und das, obwohl die Feuerwehr vier Minuten nach der Explosion vor Ort war. Herborn brannte!

Die recht chaotische Brandbekämpfung leitete der Stadtbrandmeister von Frankfurt/Main, obwohl er dafür nicht zuständig war – aber das war letztlich gut so. Ein Problem waren die vielen unkoordinierten Freiwilligen Feuerwehren vor Ort. Unkoordiniert deswegen, weil der Funkverkehr beinahe völlig zusammengebrochen war, woraufhin man Kradfahrer zur Nachrichtenübermittlung einsetzte. Zudem fehlte den örtli-



Klaus Ridder ist Autor von Gefahrgutfachliteratur. Zur Zeit des Herborn-Unglücks arbeitete er für das Gefahrgutreferat im Bundesverkehrsministerium.

chen Feuerwehren und auch den anderen Einsatzkräften wie dem Technischen Hilfswerk (THW) und den Unfalldiensten wie dem Roten Kreuz und den Maltesern die Erfahrungen für solch einen Großeinsatz. Eines hatte man aufgrund einer früheren Überschwemmungskatastrophe aber richtig gemacht: man rief gleich Katastrophenalarm aus und damit war der Landrat Chef der gesamten Unfallbekämpfung.

Etwa dreieinhalb Stunden nach der Explosion waren alle Häuser gelöscht. Am nächsten Morgen begann das Technische Hilfswerk mit Aufräumarbeiten, es wurde „erfreulicherweise“ nur noch eine Tote gefunden, die Zahl der Todesopfer belief sich somit auf sechs – man hatte zu-erst noch mehr Opfer befürchtet.

Eine „Katastrophe“ nach der Katastrophe waren die 800 (!) angereisten Journalisten. Es gab keine für dieser großen Anzahl gewachsene Pressestelle. Viele

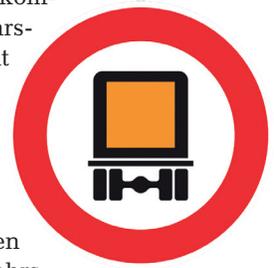
dieser Journalisten versuchten, sich selbst mit Nachrichten zu versorgen. Man ging in die Krankenhäuser oder auch zu den Hinterbliebenen, um Verletzte oder Hinterbliebene zu interviewen. Das Unglück verdeutlichte, wie wichtig es ist, Pressestellen mit kompetenten Pressesprechern einzurichten.

Politische Folgen

Am Tag nach dem Unglück wurde Verkehrsminister Dr. Jürgen Warnke, der gerade seinen Minister-Job angetreten hatte und zu einem Antrittsbesuch in der Schweiz weilte, informiert und nach Bonn zurückgeholt. Geplant war ein Interview in der Tagesschau. Der Minister traf erst eine Stunde vor der Sendung ein, es blieb nur noch wenig Zeit, ihn zu informieren und so auf die Sendung vorzubereiten. Zu diesem Zeitpunkt waren alle noch davon ausgegangen, dass der Tankwagenfahrer absichtlich in

die Stadt Herborn gefahren war – erst später stellte sich heraus, dass er aufgrund eines Versagens der Bremsen in die Stadt statt wie geplant auf die Autobahn fuhr. Der Minister fragte beim *Briefing*: Warum sperrt man die Stadt nicht für die Durchfahrt von Gefahrgutfahrzeugen? Unsere Antwort war, dass die kommunalen Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit hätten, bestimmte Strecken für Gefahrguttransporte zu sperren und es dafür auch ein besonderes Verkehrs-schild (Zeichen 261) gebe.

Mit der entsprechenden Seite aus dem Straßenverkehrsrecht ging es dann schnell ins Studio und hier fiel dann schließlich auch die Aussage des Verkehrsministers, dass die Straßenverkehrsbehörden ja bestimmte Straßen für Gefahrgüter sperren könnten. Der Minister zeigte das Verkehrszeichen und die Kameras fingen es voll ein.



23. Internationale Binnenschifffahrts-Gefahrgut-Tage

16./17. Oktober 2012, Mercure Hotel Hamburg City
Leitung: Klaus Ridder

Veranstalter: In Zusammenarbeit mit:

SV Veranstaltungen



ecommed
SICHERHEIT



Gefahr/gut

Weitere Informationen erhalten Sie von
Gerlinde Schwaiger

Süddeutscher Verlag Veranstaltungen GmbH

Telefon: 08191/125-627

E-Mail: gerlinde.schwaiger@sv-veranstaltungen.de

Internet: www.sv-veranstaltungen.de



Seine überzeugende Aussage löste eine Welle von Straßensperrungen auf deutschen Straßen aus. Allerorten wurden Schilder aufgestellt, teilweise unkoordiniert, so dass vielerorts nichts mehr lief und auch die Versorgung von Haushalten

Folgen auf Gesetzgebung

Eine weitere indirekte Folge von Herborn war die Inkraftsetzung der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) im Jahr 1989. Nachdem Gefahrgutfahrer für Tankfahrzeuge bereits der Schulungspflicht unterlagen und auch

die so genannte „Stückgutfahrerschulung“ verordnet war, sollten auch diejenigen geschult werden, die in den Firmen mit der Abwicklung von Gefahrguttransporten beauftragt waren. Hier hatte man bereits jahrelang mit der betroffenen Industrie und Speditionen diskutiert; ein Durchbruch war nicht in Sicht – bis zur Katastrophe von Herborn. Mit dem



Fotos: Heiß

Reste des Unfallfahrzeugs sind heute in der Arbeitswelt-Ausstellung bei der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) in Dortmund zu sehen.

mit Heizöl oder Gas nicht mehr möglich war. So sperrte etwa die Stadt Königswinter sofort zwei durch das Siebengebirge führende Straßen. Die Nachbarstadt Bad Honnef kam da zu spät – mit der Folge, dass bis heute die Gefahrgutfahrzeuge durch die dortige, sehr gefährliche Schmelztafstraße fahren – und nicht mehr durch Königswinter. Eigentlich könnte man die Sperrungen heute aufheben, weil Fahrzeuge einschließlich Bremsen besser geworden sind und auch Gefällstrecken keine besondere Gefahr mehr darstellen.

Die Streckensperrungen aufgrund des Interviews von Verkehrsminister Jürgen Warnke erfolgten wie gesagt in der Annahme, dass das Tankfahrzeug plangemäß in die Stadt Herborn gefahren war – und nicht durch das Versagen der Bremsen. Hätte Dr. Warnke dies da schon gewusst – wir hätten in Deutschland mit Sicherheit nicht so viele Straßensperrungen für Gefahrguttransporte.

„Rückenwind“ des Unglücks konnte dann nach relativ kurzer Zeit die GbV im Jahre 1989 in Kraft gesetzt werden, dabei hatte der Unfall mit der eigentlichen Zielsetzung der GbV nicht viel gemein.

Weitere Folgen der Herborn-Katastrophe waren:

- ◆ höhere Anforderungen an die Fahrzeugführer bei der so genannten ADR-Prüfung,
- ◆ Ausdehnung der § 7-Regelung (Fahrwegbestimmung für „Listengüter“ bzw. deren Verlagerung auf Eisenbahn/Binnenschiff; heute § 35 GGVSEB) auf alle Benzintransporte,
- ◆ Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem Retarder (Dauerbremsensystem) sowie mit einer automatischen Bremsnachstellvorrichtung.

Keine Folge der Herborn-Katastrophe war indes die „Bauchbindenverordnung“. Diese trat wenige Tage zuvor in Kraft und besagte, dass Tankfahrzeuge im Bereich des „Tankäquators“ durch zusätzliche Metallplatten verstärkt werden mussten, um-

gangssprachlich „Bauchbinde“ genannt. Grund für die Regelung, die sich schnell als unwirksam herausstellte, waren Unfallauswertungen aus den Jahren 1982 bis 1984.

Gerichtsprozess

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 über 2,5 Jahre (Halter) und 1,5 Jahre (Fahrer) verhängt, für den Fahrzeugführer auf Bewährung.

Die lange Gefällstrecke vom höchsten Punkt des Westerwaldes bis in das Dilltal, in dem Herborn liegt, war schon vor 1987 vielen Fahrzeugen infolge versagender Bremsen zum Verhängnis geworden. Nach dem Herborn-Unglück wurden erst einmal große Schilder aufgestellt, die zum Langsamfahren im niedrigen Gang ermahnen. Vor dem Ortseingang wurde zudem eine Notfallspur eingerichtet. Gesperrt wurde die Ortsdurchfahrt für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.

Fazit

Der Gefahrgutunfall in Herborn vor 25 Jahren hat zumindest die deutsche „Gefahrgutwelt“ verändert. Vom Gesetzgeber wurden etliche Vorschriftenänderungen eingeleitet. Insbesondere aber dachte auch die Mineralölindustrie um und forderte von den Spediteuren einen höheren technischen Sicherheitsstandard der Tankfahrzeuge und eine zusätzliche Ausbildung der Fahrzeugführer. Unfälle sind statistisch gesehen weniger bzw. weniger schwer geworden und Tankfahrzeuge halten höheren Unfallbelastungen stand. Was will man mehr? ■