

Los Alfaques: Eine Tragödie mit Konsequenzen

(Dipl.-Ing. Klaus Ridder, Königswinter) Der Gefahrgutunfall am 11. Juli 1978 auf dem spanischen Campingplatz Los Alfaques, 100 Kilometer südlich von Tarragona, hat die europäische „Gefahrgutwelt“ verändert. Kaum jemand hatte sich bis dahin um das sensible Gebiet „Transport gefährlicher Güter“ gekümmert. Doch mit Los Alfaques wurden die Politiker wachgerüttelt, eine Gefahrgutfahrerschulung für Tankwagenfahrer eingeführt und es geschah noch vieles mehr.

Unfallablauf: Zwischen Straße und Meer liegt auf einer Breite von etwa 200 Metern der Campingplatz Los Alfaques. Ein mit Propylen (UN 1077) beladenes Tankfahrzeug passiert diese Stelle. Der Tank versagt gerade zu dem Zeitpunkt, als sich das Tankfahrzeug in Höhe des Campingplatzes befindet. Propylen, das schwerer als Luft ist, wird freigesetzt und dehnt sich aus – auch in Richtung Campingplatz. Eine Zündquelle ist vorhanden, wo auch immer: Vielleicht ein brennender Grill auf dem Campingplatz? Es kommt zu einer verheerenden Explosion. Teile des Tankfahrzeugs werden etwa 300 Meter weit weg geschleudert. In Richtung Campingplatz breitet sich eine Feuerwalze aus. Die Campingplatz-Bewohner versuchen zu fliehen, schwimmen teilweise hinaus aufs Meer, werden aber von den Flammen eingeholt. Das Unglück fordert über 200 Menschenleben, über 400 Menschen erleiden teilweise schwerste Brandverletzungen.

Unfallursache: Recherchen ergaben, dass der Fahrzeugführer in einer Raffinerie südlich von Tarragona die Ladung aufgenommen hatte. Ein füllungsfreier Raum war nicht eingehalten worden, das Tankfahrzeug war außerdem tech-

nisch überladen. Da der füllungsfreie Raum fehlte, konnte sich das flüssige Gas nicht ausdehnen. Der Tank wurde durch Erwärmung auseinandergedrückt. Weil er auch noch aus einem sprödebruchempfindlichen Stahl hergestellt worden war, versagte der Tank schlagartig.

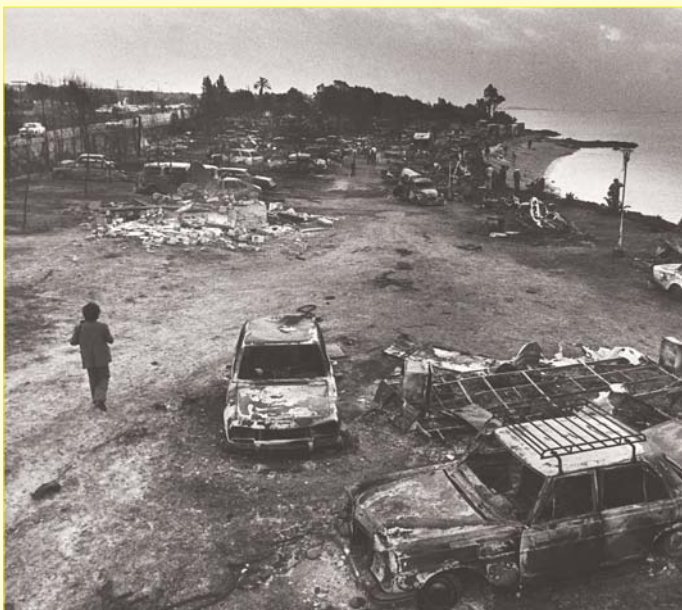
Dass das direkt am Campingplatz geschah, war Zufall. Doch eigentlich sollte der Fahrzeugführer die parallel zur Straße verlaufende Autobahn benutzen. Diese war mautpflichtig. Offensichtlich wollte der Fahrzeugführer das Geld aber sparen.

Verurteilt wurden die für die Verladung Verantwortlichen in der Raffinerie (Verlader), weil sie mit dafür verantwortlich gemacht wurden, das Fahrzeug unzulässig beladen zu haben. Der Fahrzeugführer kam bei dem Unfall um.

Konsequenzen: Nach Los Alfaques wurde das Thema „Transport gefährlicher Güter“ erstmals auf politischer Ebene diskutiert. Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Heinz Runau, kümmerte sich persönlich um den Fall. Weil es zwischen ihm und dem damaligen Referatsleiter Dr. Fritz Gömmel offensichtliche Meinungsverschiedenheiten über das künftige Vorgehen gab, wurde Dr. Gömmel kurzerhand „geschasst“.

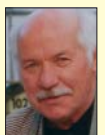
Die Gefährliche Ladung schrieb hierzu in der Ausgabe 12/1978 „Eklat im Referat A 13 – Wie wir erfahren haben, soll der Leiter des Referats A 13 (Transport gefährlicher Güter) beim Bundesminister für Verkehr in Bonn, Herr Ministerialrat Dr. jur. F. Gömmel, mit einem anderen Aufgabengebiet betraut worden sein. Diese Tatsache dürfte in nationalen und internationalen Fachkreisen Aufsehen erregen. Dr. Gömmel ist seit vielen Jahren ein anerkannter Experte auf dem Gebiet des Transports gefährlicher Güter und hat in maßgebenden Gremien die Interessen der Bundesrepublik Deutschland vertreten. Man vermutet, dass kleinere, politisierte Querelen ausschlaggebend waren.“ Aber so ist das nun mal in der Politik: Köpfe müssen rollen. Eine andere

Eine parallel zur Straße verlaufende Autobahn war mautpflichtig. Wahrscheinlich war Francisco Ibernón (50, seit 25 Jahren Lkw-Fahrer) auf die Straße am Campingplatz ausgewichen, um Geld zu sparen.



Verheerende Folgen: 35.000 Liter Flüssiggas hatte der Tankwagen geladen, der am 11. Juli 1978, 14.35 Uhr, in der spanischen Provinz Tarragona explodierte.

Unsere Reihe „GeBe-Unfallmerkblatt“ erinnert an Ereignisse, die die Gefahrgut-Gesetzgebung beeinflusst haben, und zeigt, welche Konsequenzen sie hatten. Der Autor Klaus Ridder war seit 1973 im Gefahrgutreferat des BMV tätig und hat die Entwicklung in den letzten 30 Jahren aktiv begleitet und sein Expertenwissen mit zahlreichen Veröffentlichungen in Fachzeitschriften und Büchern weitergegeben.



Folge des Unfalls von Los Alfaques war aber die Einführung der Gefahrgutfahrerschulung. Ein Vorschlag, dass Fahrer, die gefährliche Güter transportieren, wegen ihrer hohen Verantwortung zu schulen sind, lag bereits „in der Schublade“. Aber, wie schon erwähnt, die Politiker hatten eine Notwendigkeit, Gefahrguttransporte restriktiver zu regeln, bisher nicht gesehen. Los Alfaques veränderte alles.

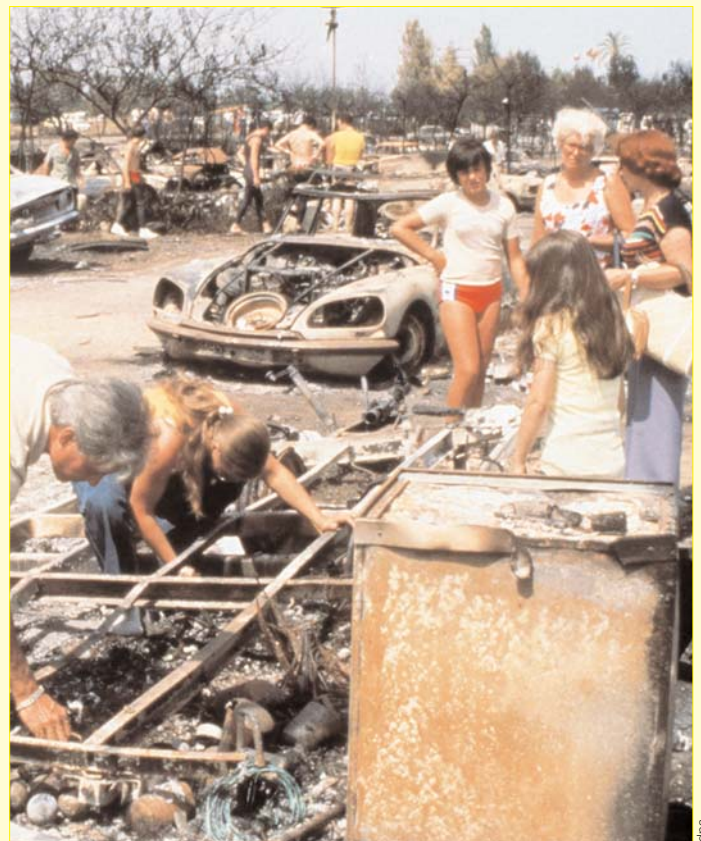
Schneller Start: Der bei Dr. Fritz Gömmel bereits bereit liegende Entwurf für eine Gefahrgutfahrerschulung wurde binnen kurzer Zeit als Diskussionsgrundlage eingebracht und noch 1978 erfolgte eine Änderung der Gefahrgutverordnung Straße. Hier wurden im § 12 GGVS die besonderen Anforderungen an die Fahrzeugführer beschrieben. Der Nachweis über eine erfolgte Schulung musste bis zum 1. September 1981 erbracht werden. In praktisch zwei Jahren mussten Schulungsunterlagen erstellt, Schulungsveranstalter geschult und die entsprechenden Schulungen durchgeführt werden. Es hat geklappt!

Vorreiter Deutschland: Gleichwohl soll zu der Fahrer-schulung aus einem Artikel von Gerhard Krause (VdTÜV Essen) zitiert werden: „Nach dem Unglück auf dem spanischen Campingplatz im Juli 1978 wurde diese Forderung mit Nachdruck wiederholt. Der Schock von Los Alfaques, wo nach einer Explosion eines mit Druckgas beladenen Fahrzeugtanks mehr als 160 Todesopfer zu beklagen waren, hat auch in der Bundesrepublik Deutschland Wirkung gezeigt: Zukünftig müssen alle Fahrer von Tankfahrzeugen mit gefährlichen Gütern Spezialkurse besuchen und mit einem Test abschließen.“

Sicher, damit ist die Bundesrepublik Deutschland wieder einmal Vorreiter auf diesem Gebiet. Vielleicht wird hier und da von der Benachteiligung der deutschen Spediteure gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten gesprochen, von der Schaffung ungleicher Wettbewerbsbedingungen und von Handelshemmnissen.

Aber gerade jetzt, da man nicht zuletzt aus der Tagespresse häufiger von schweren Unglücken beim Transport gefährlicher Güter aus dem Ausland erfährt, sollte man froh darüber sein, dass an die Sicherheit bei uns schon immer etwas strengere Maßstäbe angelegt wurden, als in vielen ausländischen Staaten. Und die Bundesrepublik Deutschland ist nun einmal ein besonders hoch industrialisierter Staat mit vielen derartigen Gefahrenquellen und zugleich ein sehr dicht bevölkertes Land. Zumindest in der Bevölkerung wird die neue Forderung nach einer besonderen Qualifikation der Tankzugfahrer nicht nur Verständnis finden, sondern dankbar registriert werden.“

Gesicherte Erkenntnisse: Auch Dr. Fritz Gömmel bemerkte in seinem Buch „Gefahrguttransporte“ (ecomed 1987): „Die Durchführungsbestimmungen enthält die Richtlinie über Anerkennung und Durchführung von Lehrgängen für Fahrzeugführer von Tankfahrzeugen vom 8. Juli 1980. Besonders in den USA ist auf das „Training“ des beteiligten Personals seit langem großer Wert gelegt worden. Der Gewerbeteknische Beirat hatte die Einführung eines besonderen Führerscheins für Tankwagenfahrer schon Jahre vorher empfohlen. Dieser Empfehlung wurde jedoch seinerzeit nicht gefolgt, weil man der Auffassung war, dass



Auf dem Areal zwischen der Landstraße N 340 und dem Mittelmeer standen Wohnwagen und Zelte für rund 700 Menschen.

keine gesicherten Erkenntnisse darüber vorlägen, ob Unfälle auf unzureichende Ausbildung und Prüfung der Fahrer zurückgingen.

Der Unfall vom 11. Juli 1978 auf dem Campingplatz Los Alfaques in Spanien, wo durch explosionsartiges Verbrennen von freigeswordenem Flüssiggas (Propylen) 215 Urlauber ums Leben kamen, gab Veranlassung den Befähigungsnachweis einzuführen.“

Konsequenzen in Spanien: Übrigens reagierten auch die spanischen Behörden; das spanische Kabinett beschloss bereits am 30. Juli 1978, Fahrzeuge mit explosionsgefährlichen Stoffen zu bestimmten Zeiten von den Straßen des Landes zu verbannen. Auch bemühte man sich, bei der Wirtschaftskommission für Europa (ECE WP.15) spröbruchempfindliche Stähle (so genannter T1-Stahl, wie bei dem Unfallfahrzeug) zu verbieten, was letztendlich nach jahrelangen Diskussionen durch Änderung des ADR auch geschah.

Schlussbemerkung: Es war wirklich so, dass vor dem Unfall in Los Alfaques kaum jemand vom Transport gefährlicher Güter Notiz nahm. Als ich beispielsweise 1973 in das Referat A 13 (heute A 33) versetzt werden sollte, wusste der für Personalangelegenheiten zuständige Unterabteilungsleiter noch nicht mal, was unter dem Begriff „Transport gefährlicher Güter“ zu verstehen war. Los Alfaques hat viel verändert und so weiß heute praktisch jedermann, welche Gefahren vom Transport gefährlicher Güter ausgehen und dass es sich hier also um sehr sensible Transporte handelt!