

Bahnsicherheit: Österreich braucht eine „Eisenbahnpolizei“

Es sind schon zu viele Unfälle und Zwischenfälle passiert: Die unternehmerischen Selbstkontrolle bei den technischen Einrichtungen von Schienenbahnen und -fahrzeugen muss beendet werden.

**Pressegespräch
mit ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzendem Roman Hebenstreit
19. Dezember 2012**

Trotz Unterstellungen und einer vorliegenden Klagedrohung seitens der Anwälte des Privatbahnbetreibers Westbahn AG (Beilage) ist der ÖBB-Konzernbetriebsrat nach wie vor davon überzeugt, dass das System der unternehmerischen Selbstkontrolle im Eisenbahnwesen dringend beendet werden muss. Dieses System hat bereits zu Zwischenfällen auf den Schienen geführt. „Wir fordern deshalb die Einrichtung einer ‚Eisenbahnpolizei‘ im Verkehrsministerium als unabhängige Kontrollbehörde für sicherheitstechnische Einrichtungen im Eisenbahnbereich nach dem Vorbild der anderen EU-Staaten und der Schweiz“, so ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzender Roman Hebenstreit.

Die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für die Betreiber von Eisenbahnen in Österreich sehen derzeit nach einer Begutachtung für die Erstzulassung von Schienenfahrzeugen und Sicherungsanlagen keine weiteren Kontrollen durch die Eisenbahnbehörde vor. Es liegt in der alleinigen Verantwortung der Betreiber, für die ordnungsgemäße Wartung und Instandhaltung der von ihnen betriebenen Schienenfahrzeuge und Anlagen zu sorgen.

Bei der Sicherheit darf nicht gespart werden

„Dieser Zustand ist untragbar. Denn im derzeitigen System ist die Gefahr einfach zu groß, dass Unternehmen bei der Wartung und Instandhaltung auf Kosten der Sicherheit der Bahnfahrer und des Bahnpersonals sparen könnten.“ Zudem werden durch Bahnunfälle und Defekte - abgesehen vom menschlichen Leid - auch Schäden in Millionenhöhe verursacht, für die meistens die Allgemeinheit aufkommen muss“, kritisiert Hebenstreit.

Die technische Sicherheit jedes PKW und LKW muss laut Gesetz in regelmäßigen Intervallen von konzessionierten KFZ-Werkstätten bzw. von den Automobilclubs nach klar definierten gesetzlichen Richtlinien auf ihre Straßenverkehrstauglichkeit hin überprüft werden. Die Prüfer haften für die ordnungsgemäße Durchführung der „Pickerlüberprüfung“. „Nichts anderes wollen wir auch bei Fahrzeugen und Sicherungsanlagen im Bereich der Schiene erreichen: Eine regelmäßige Kontrolle der technischen Sicherheit durch eine unabhängige öffentliche Behörde mit entsprechend ausgebildetem Personal bestehend aus fachkundigen Technikern und Juristen.“ Die Behörde muss auch die Kompetenz - was bei Kontrollen von Straßenfahrzeugen durch Polizei ganz normal ist - besitzen, bei Verstößen Strafen verhängen zu dürfen, fordert Hebenstreit.

Vorgaben der EU-Sicherheitsrichtlinie sind nicht erfüllt – Vertragsverletzungsverfahren möglich

„Sollte es in absehbarer Zeit nicht zur Einrichtung einer unabhängigen Eisenbahnkontrollbehörde kommen, lässt uns das derzeitigen unsicher System keine andere Wahl, als ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich wegen Säumigkeiten bei der Erfüllung der Vorgaben der EU-Sicherheitsrichtlinie für den Betrieb von Schienenbahnen bei der EU-Kommission einzuleiten“, stellt der ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzende fest.

In der entsprechenden EU-Richtlinie heißt es zu Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie:

„Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen im Falle von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nichtdiskriminierend und abschreckend sein.“

Und weiter:

„Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.“

Hebenstreit sieht die Bestimmungen dieser Richtlinie in Österreich nicht erfüllt. Die aktuell in Österreich vorgesehene Höchststrafe beträgt für Eisenbahnbetreibern bei Verstößen 7.000 Euro. „Die Höhe dieser Strafe besitzt keine abschreckende Wirkung für Unternehmen und gehört deshalb angehoben. Zudem ist es sowieso praktisch unmöglich, dass die Strafe fällig wird, weil es in Österreich noch keine behördlichen Kontrollorgane gibt, die für die Verhängung und Einhebung von Strafen im Eisenbahnbereich zuständig sind“, so Hebenstreit.

Drei Beispiele aus den letzten Monaten verdeutlichen, dass die Einrichtung einer unabhängigen „Eisenbahnpolizei“ als kontrollierende und sanktionierende Behörde dringend notwendig ist:

1. Entgleisung eines IC-Zuges im Bahnhof Wien-Hütteldorf

Laut Untersuchungsbericht der ÖBB war die Unfallursache für die Entgleisung eines ICs am 28. September 2012 ein angebliches menschliches Versagen. Doch das stimmt nur auf den ersten Blick. Denn grundsätzlich bieten technische Systeme einen höheren Sicherheitsstandard als der Mensch einen solchen zu erfüllen vermag. So sieht es auch der § 7 im Arbeitnehmerschutzgesetz.

Ein Bahnhof wird mit einer tauglichen technischen Sicherungsanlage von der Eisenbahnbehörde abgenommen. Diese Anlage prüft, ob Gleise frei von Fahrzeugen sind, keine Zugfahrten entgegen kommen, Weichen richtig gestellt und verriegelt sind etc. Diese Sicherungsanlage war aufgrund eines Kabelbruchs am besagten Tag defekt. Somit musste auf den Menschen als Ersatz zurückgegriffen werden. Nachdem der Mensch aber nicht die gleiche Sicherheitsstufe wie die Anlage erfüllen kann, kam es zu einer Herabsetzung der erlaubten Geschwindigkeit für die Züge.

Es stellt sich trotzdem die Frage, wie lange in diesem Störbetrieb gefahren werden darf? Natürlich muss ehe baldigst die ordnungsgemäße Funktion der Anlage hergestellt werden, weil nur so die höchste Sicherheit zu gewährleisten ist. Nur wer kontrolliert, ob man auch wirklich danach trachtet, so rasch als möglich den ordnungsgemäßen Zustand wieder herzustellen oder ob man nicht bereits die Wartungs- und Entstörungstrupps so weit ausgedünnt hat, dass dies in einer vertretbaren Zeitspanne gar nicht mehr möglich ist?

2.000 defekte Güterwagen dürfen nicht nach Italien einreisen

Italien verwehrte heuer 2.000 defekten ÖBB-Güterwagen die Einreise nach Italien, nachdem es zu einem Unfall mit Wagen der ÖBB RCA AG bei Brixen gekommen war. Die betroffenen Waggons wurden nicht in den ÖBB-eigenen Werkstätten in Österreich gewartet. Die Instandhaltung wurde seitens der ÖBB an eine Firma in der Slowakei ausgelagert.

Mit einer regelmäßigen vorgeschriebenen Überprüfung (Pickerl wie beim Kfz), ob diese Wartungsarbeiten auch ordnungsgemäß von der externen Firma durchgeführt wurden, wären dieser Zustand und seine Folgen zu vermeiden gewesen.

Das österreichische Eisenbahnrecht schreibt aber keine Prüfungsintervalle vor. Und es schreibt auch nicht vor, dass die Behörden die Instandhaltungsarbeiten auf ordnungsgemäße Durchführung überprüfen müssen, sondern überlässt dies in der alleinigen Verantwortung der Unternehmen. Die Unternehmen entscheiden selbst, was sie unter regelmäßigen Intervallen verstehen.

Das Eisenbahngesetz gebietet den Unternehmen zudem nicht einmal, welche Ausbildung und Qualifikation jenes Personal, das die Wartungsarbeiten durchführt bzw. die ordnungsgemäße Durchführung kontrollieren sollte, haben muss. Hier ist es nach wie vor noch denkbar, dass jedes Unternehmen andere Standards hat, obwohl sie sogar Personal untereinander überlassen.

Die EU-Sicherheitsrichtlinie für den Betrieb von Eisenbahnen schreibt vor, dass die Betreiber Sicherheitsmanagementsysteme für die Instandhaltung und Wartung einzurichten haben. Die Fahrzeuge sind über ihren gesamten Lebenszyklus in sicherheitstechnischen belangen regelmäßig zu warten und zu kontrollieren. In der Regel bestätigt ein Gutachter die einwandfreie Funktion und Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen in Bezug auf Schienenfahrzeuge und Bahnsicherungsanlagen. Den Gutachter kann ein Unternehmen frei wählen, seinen Namen kennen nur die Auftraggeber und die Eisenbahnbehörde, die das Gutachten prüfen muss. Aber die Behörde prüft dann selbst inhaltlich nicht mehr.

Was ist nun im Fall der defekten ÖBB-Güterwagen schief gelaufen? Trotz akzeptiertem Unbedenklichkeitsgutachtens durch einen Gutachter passierte der Unfall in Brixen. Faktum ist, es gibt derzeit keine unabhängige und befugte Kontrollbehörde in Österreich, die auch die tatsächlichen Verhältnisse in der Realität prüft, um plausible Schlüsse ziehen zu können, wo die Fehler in der Kette lagen. Eine bloße Dokumentenprüfung ist nicht ausreichend und das Übertragen der Verantwortung auf private Gutachter reicht nicht, wie dieses Beispiel zeigt.

3. Probleme der Westbahn AG mit Türverriegelungen

Jeder Eisenbahnexperte weiß, dass ein gravierender Unterschied zwischen Nah- und Fernverkehrszugsgarnituren die unterschiedliche Größe und Bauart der Ein- und Ausstiegstüren ist. Bei Nahverkehrszügen sind die Türen grundsätzlich größer angelegt, weil ein Nahverkehrszug normalerweise keine Hochgeschwindigkeitsfahrten unternehmen muss: Bei vielen kurzen Strecken und vielen Halten müssen viele Menschen oftmals und schnell ein- und aussteigen können. Bei Fernverkehrszügen sind die Türen im Unterschied dazu kleiner gestaltet, weil bei nur wenigen Halten Reisende nicht so oft wie bei einem Nahverkehrszug aus- und einsteigen müssen.

Nach Angaben der Westbahn AG handelt es sich bei ihren Zügen um ursprüngliche Nahverkehrsdoppelstockgarnituren, die für den Fernverkehr adaptiert und aufgrund eines Gutachtens eine Schweizer Zulassung für den europaweiten Fernverkehr mit Höchstgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h für tauglich und sicher befunden wurden. In der Schweiz - im „Land der Eisenbahntunnel“ - sind Züge dieser Bauart jedoch nur mit bis zu 160 km/h unterwegs und werden im Nahverkehr eingesetzt.

Wie man Medienberichten entnehmen konnte, kam es im Tunnel bei der Begegnung mit Gegenzügen, die für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h zugelassen sind, zu einem Herausschlüpfen von Türverriegelungen bei den Westbahn-Garnituren. Mittlerweile hat der Privatbahnbetreiber die Türverriegelungen erneuert; die Vorfälle sind glimpflich und ohne Personenschäden ausgegangen. Jedoch muss man sich auch bei diesem Beispiel fragen, wie ist das positive Gutachten für die Erstzulassung zustande gekommen und wer wurde damit

beauftragt? Wäre es nicht besser, wenn eine unabhängige Behörde das Türenproblem untersucht hätte, ob es nun einzelne Vorfälle waren oder ob es sich nicht doch um einen Serienfehler gehandelt haben könnte? In diesem Fall hat der Westbahnbetreiber zwar gehandelt und alle Türen ausgetauscht, aber die Ursache für das Herausspringen der Türverriegelungen im Tunnel bleibt nach wie vor im Verborgenen.

„Es geht hier aber nicht um die Westbahn AG. Vielmehr geht es darum, dass wir unabhängige Organe brauchen, die auch die Kompetenz besitzen, bestehende Missstände abzustellen und dass sie Kontrollen durchführen dürfen, solange noch nichts passiert ist“, betont der ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzende. „Denn Kontrollen durch privatrechtliche Vertragspartner (Gutachter), die in Kundenbeziehung zum Auftraggeber stehen, erfüllen nicht die gleichen Standards. Niemand würde auf die Idee kommen, LKW- oder Busunternehmen sich selbst kontrollieren oder sich selbst Überprüfungsfristen festlegen zu lassen“, sagt Hebenstreit.

Ihre Gesprächspartner:

Roman Hebenstreit, ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzender

Franz Binderlehner, Eisenbahnsicherheitsexperte des ÖBB-Konzernbetriebsrats