

5 ANALYSE DER PARLAMENTARISCHEN ANFRAGEBEANTWORTUNGEN ZUM THEMA VERBANDSVERANTWORTLICHKEIT UND EISENBAHNWESEN

Zur Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen gibt es bisher sechs parlamentarische Anfragen, davon drei an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie drei an das Bundesministerium für Justiz.

Die Anfragen und Anfragebeantwortungen liegen im Anhang II auf.

5.1 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.09.2008 betreffend „Vertrauenszüge“⁹¹

5.1.1 Die Anfrage

In der Anfrage der Abgeordneten Moser (Die Grünen), Freundinnen und Freunde „*Betreffend Gefährdungen für die Allgemeinheit durch „Vertrauenszüge“ im österreichischen Schienennetz*“ vom 15.07.2008⁹² führen diese aus, dass aufgrund EU-weiter Abmachungen und Verträgen von verschiedenen europäischen EVU immer mehr sogenannte „Vertrauenszüge“, unter anderem als Ganzzüge⁹³ durch Europa verkehren. Diese Güterzüge würden im Normalfall nicht mehr von fachkundigem technischem Wagenuntersuchungspersonal auf sicherheitsrelevante Mängel untersucht werden. Es gäbe nur noch fallweise Kontrollen dieser „ausländischen“ Vertrauenszüge in Österreich und diese fallweisen Kontrollen seien nicht zwingend und bei Weitem nicht lückenlos.

⁹¹ 4826/AB XXIII.GP - Anfragebeantwortung zu 4852/J-NR XXIII.GP

⁹² 4852/J XXIII.GP-Anfrage

⁹³ Definition Ganzzug in wikipedia: Ein Ganzzug, auch Blockzug, ist ein Güterzug, der vom Verlade- zum Entladepunkt als Einheit ohne Zwischenhalte verkehrt. Dadurch ist der Ganzzugverkehr gegenüber dem Einzelwagenverkehr schneller und kostengünstiger. Die Eisenbahn kann dadurch ihre Systemvorteile im Vergleich zum Lastkraftwagen und teilweise auch zum Binnenschiff zum Ausdruck bringen.

Ganzzüge verkehren überall dort, wo große Mengen eines Ladegutes zu transportieren sind (Massengutverkehr). Optisch sind Ganzzüge meistens daran zu erkennen, dass sie aus Wagen oder der Ladung gleichen Typs zusammengestellt sind, wobei die Farbgebung variieren kann

Die Folge sei, dass immer mehr schadhafte Güterwagen unbemerkt durch Europa laufen.

In der Anfrage werden diverse Sachverhalte beleuchtet, in welchen österreichische Triebfahrzeugführer nur zufällig grobe Schäden an ausländischen Wagen bemerkt hatten, die Chemikalien bzw. Gas transportieren.⁹⁴

5.1.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 15.09.2008

In seiner Anfragebeantwortung erklärte das BMVIT, gemäß Auskunft der ÖBB seien fallweise Probleme mit Vertrauenszügen bekannt und würden auch zum Anlass für Gegensteuerungsmaßnahmen genommen werden, es sei allerdings bisher nur einer der beiden in der Anfrage bekannten Beinahe-Unfälle bekannt gewesen.

Gemäß Auskunft des ÖBB-Konzerns werde seitens der für die Sicherheit zuständigen Stellen ausgeschlossen, dass wirtschaftliche Argumente über der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes stünden.

An den „Westgrenzen“ würden gemäß Auskunft der ÖBB nahezu alle Züge ohne Übernahmeuntersuchung über die Grenze gefahren. An den „Ostgrenzen“ erreiche erst ungefähr die Hälfte der Züge eine ausreichende Qualität, die den Entfall der Grenzuntersuchung zulasse.

Statistiken über sicherheitsrelevante Mängel bei Vertrauenszügen gäbe es nicht.

Zur Frage, welche Maßnahmen das BMVIT ergreifen werde, damit die EVU bzw beteiligten Unternehmen bei Vertrauenszügen das Vertrauen nicht systematisch im Sinne sicherheitsrelevanter Einsparungen missbrauchen, erklärte der Bundesminister, soweit es seinen Verantwortungs- und Einflussbereich betreffe, werde auf den Aspekt der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes größter Wert gelegt. So hätten die EBU im Rahmen Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen den Nachweis über das Vorhandensein sicherheitsrelevanter Prozesse gemäß EisbG zu erbringen.

⁹⁴ Der Ausgewogenheit halber ist vom Verfasser der Studie darzustellen, dass Sicherheitsmängel an Wagen nicht nur bei solchen ausländischer Herkunft auftreten, sondern auch bei Wagen "inländischer" Herkunft, siehe etwa die Explosion von Butangaswagen in Viareggio (Italien) vom 29.06.2009 oder auch bei „Rübentransportern“ (der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Eisenbahnunfall vom 11.10.2010 - Rübentransporter, siehe Anhang I und Kapitel 7.10)