

# Nach Viareggio: Achsprüfung bei Güterbahnen

Das deutsche Eisenbahnbundesamt will alle Güterwagen überprüfen lassen. RCA sieht keinen Grund für „Extra-Prüfungen“.

VON JOSEF MÜLLER

Deutschlands und Österreichs Bahnen sind mit Sicherheitsproblemen konfrontiert. Nach dem Wirbel in Deutschland um schadhafte Achsen und Räder an Zügen des Personalfern- und Personennahverkehrs richtet sich jetzt die Aufmerksamkeit auch auf mögliche Achsschäden an Güterwaggons. Auslöser ist der Vorstoß des Eisenbahnbundesamtes (EBA) nach der Katastrophe Ende Juni in Viareggio. Nach dem mutmaßlichen Bruch einer Radsatzwelle an einem Flüssiggas-Kesselwagen sind 22 Menschen ums Leben gekommen und zahlreiche Gebäude zerstört worden.

Das EBA hat ein Anhörungsverfahren eingeleitet. Alle Bahnbetreiber „müssen darstellen, wie sie im Rahmen ihrer gesetzlichen Betreiberverantwortung die Instandhaltung von Radsatzwellen gewährleisten“. Die gehäuften Unglücke der vergangenen Monate würden drauf hindeuten, „dass die Instandhaltung von Güterwagen nicht in ausreichendem Maße erfolgt“.

ändern werde: Die Kontrollen der Wagen sollen sich künftig an der zurückgelegten Kilometerleistung orientieren und nicht mehr nach definierten Zeitintervallen erfolgen.

## Sieben Achsenbrüche in den letzten Jahren

Wie im norditalienischen Viareggio habe es schon mehrere gefährliche Ereignisse gegeben, die auf Brüche von Achsen zurückzuführen seien. Das lasse vermuten, dass Güterwaggons nicht ausreichend gewartet würden, verlautet seitens des EBA. Erst jüngst entgleiste in Deutschland zwischen Osnabrück und Herford ein Zug mit 22 gefüllten Kesselwagen. Die Achse eines Waggons war aus den Gleisen gesprungen. Eine Liste des EBA führt sieben Radsatzwellenbrüchen in den letzten fünf Jahren in Deutschland, Österreich und der Schweiz an.

Bei der DB, aber auch bei den deutschen Privatbahnen, stößt die behördliche Konsequenz des EBA auf wenig Gegenliebe. „Es gibt keine totale Sicherheit“, schreibt das deutsche Netzwerk Privatbah-



Nach den Unfällen in Viareggio und in Seitenstetten (Westbahn) wurde der zulässige Achsdruck gesenkt

treiber festgelegten Anforderungen an die Instandhaltung der Fahrzeuge. Nach dem Güterwagenunfall in Seitenstetten auf der Westbahn und in Viareggio „wurde durch die österreichische Eisenbahnbehörde der höchstzulässige Achsdruck, also die Gewichtsbeschränkung für die Zuladung, bis auf Weiteres herabgesetzt“, sagt ein Sprecher des BMVIT dem Verkehr.

Bei RCA sieht man derzeit keinen Grund für Extra-Überprüfungen, weil „die Güterwagen der RCA zu den sichersten in Europa zählen und bei ÖBB Technische Services auf höchstem Niveau gewartet werden. Die Instandhaltung der Radsätze erfolgt auf automatisierten Prüf- und Bearbeitungsanlagen, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen“, teilt RCA dem Verkehr auf Anfrage mit.

## Arbeitsgruppe von BMVIT und ÖBB in Aktion

Derzeit beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von RCA, ÖBB Technische Services und BMVIT mit dem Achsenthema. Man will herausarbeiten, bei welchen Güterwagenarten die Überprüfung der Achsen besonders vordringlich erscheint.

„Technische Services wird eine zweite Ultraschall-Prüfanlage bestellen, in der Achsen mit Ultraschalltechnik genau unter die Lupe genommen werden“, wird Verkehr aus dem BMVIT mitgeteilt. „Dieser Untersuchungsstandard ist aus Sicht der Obersten Eisenbahnbehörde OEB sehr hoch und wäre beispielgebend in Europa, da nur wenige Länder regelmäßige Ultraschalluntersuchungen durchführen“, so der Sprecher.

## Ultraschall und Stichproben

Wie die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG Güterwagen kontrolliert.

**Verkehr:** Wie kontrolliert die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG, wenn P-Wagen, Güterwagen von EVU oder Kesselwagen von anderen Bahnen auf dem ÖBB-Netz rollen, ob diese Waggons auch betriebssicher sind?

**ÖBB:** Es finden Stichprobenkontrollen des Teams Technische Überwachung statt. So wurden beispielsweise im ersten Halbjahr 2009 450 Kontrollen von Wagen mit Gefahrgut vorgenommen.

**Verkehr:** Welche Nachweise über regelmäßige Kontrollen müssen den ÖBB vorgelegt werden, damit man sicher sein kann, dass keine betrieblich gefährlichen Waggons durchs Land fahren?

**ÖBB:** Für die Zulassung von Kesselwagen auf dem Netz der ÖBB gilt Folgendes:

**Interoperable Wagen gem. AVV-Abkommen:** Überprüfung der Bestimmungen gem. RIV durch die Behörde. Diese Wagen können auf dem Netz der ÖBB ohne weitere Zulassung verkehren.

**Nicht interoperable Wagen:** Zulassung zum Netz der ÖBB nach Prüfung durch die Zulassungsstelle von INFRA.betrieb hinsichtlich Erfüllung technischer Normen und Mindeststandards für Wartung und Instandhaltung gem. DB 662 bzw. VPI-Leitfaden.

Entsprechende Nachweise über die Zulassung des Wagens des Landes, in welchem der Wagen registriert ist, sowie Nachweise

über die Wartung und Instandhaltung müssen auf Anfrage vorgelegt werden können.

**Verkehr:** Was hält man bei den ÖBB von der deutschen Vorgangsweise, alle in Deutschland fahrenden Güterwagen viel strengerer Sicherheitskontrollen zu unterwerfen?

**ÖBB:** Schon vor dem Ereignis in Italien wurden und werden genauere Sicherheitskontrollen wie beispielsweise mechanisierte Ultraschallprüfung von Radsätzen in den Werkstätten der ÖBB-Technische Services durchgeführt. Zusätzlich führt die Technische Überwachung der Betriebsleitung der Infrastruktur Betrieb AG seit 2003 jährlich an die 4.000 technische Kontrollen durch.

**Verkehr:** In Medien tauchten Vorwürfe auf, wonach es in den vergangenen Monaten mehrere Achsenbrüche bei Güterwagen in Deutschland und Österreich gegeben habe, die angeblich „teilweise vertuscht worden sind“.

**ÖBB:** Unfälle werden gemäß der Meldeverordnung zum Eisenbahngesetz von der Infrastruktur Betrieb AG spätestens am nächsten Werktag an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes gemeldet. In den vergangenen Monaten gab es einen einzigen Unfall wegen eines Bruchs einer Radsatzwelle, dabei wurde aber niemand verletzt.



Kontrollen sollen künftig an der Kilometerleistung der Güterwaggons orientiert werden, kündigt EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani an

Sollten die Fahrzeughalter keine Nachweise für die Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Sicherheitsverantwortung erbringen, will das EBA die Unternehmen zur Durchführung von Ultraschallprüfungen der Radsatzwellen verpflichten. In Deutschland sind rund 120.000 Güterwagen im Einsatz, europaweit 600.000.

## Europa-Sondersitzung im Juli

Das Geschäft ist international und daher ist die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) bereits auf den Plan getreten. Voraussichtlich am 8. September ist eine europaweite Sicherheitskonferenz auf EU-Ebene angesetzt, um ein koordiniertes Vorgehen für mehr Sicherheit im Güterverkehr zu erreichen.

EU-Verkehrskommissar Antonio Tajani kündigte bereits an, dass man das Waggon-Kontrollsystem

nen. Für die deutschen EVU sei es inakzeptabel, dass strengere Prüfungsmaßstäbe nur in Deutschland gelten sollen. Das Problem seien die unterschiedlichen nationalen Auflagen etwa bei der Wartung. Daher wird für eine europaweit einheitliche Regelung plädiert. Derzeit werden in Deutschland Güterwagen alle sechs Jahre unter die Lupe genommen, bei gutem Zustand darf das Intervall acht Jahre sein.

## Wie sicher sind die Güterwagen in Österreich?

Die Überprüfung der Achsen bei Waggons erfolge durch die Wagenhalter für jeden Güterwagentyp gemäß den Wartungsvorschriften, verlautet aus dem BMVIT. Diese Vorschriften beruhen auf Merkblättern der Güterwagenerzeuger und der UIC sowie auf den vom Infrastrukturbe-