



PROCHASKA/RENE

ÖBB-Holdingchef Klugar Weiterer Personalabbau geplant

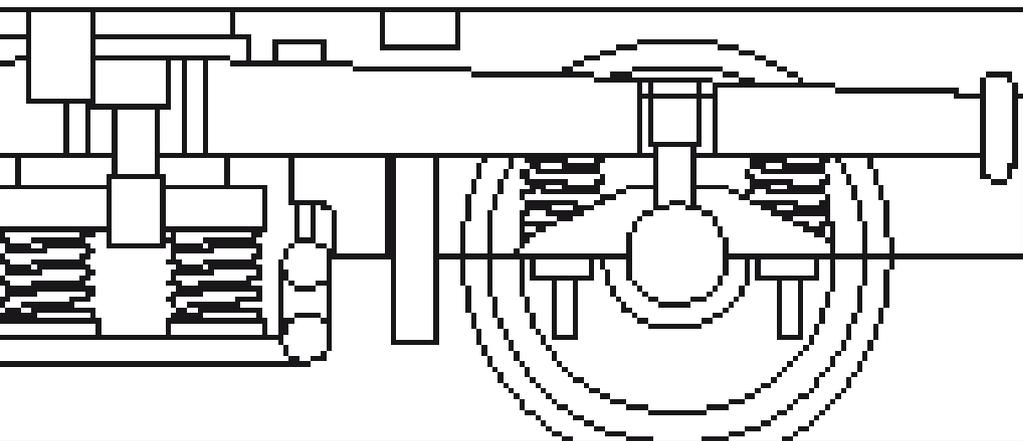


WALTER WOBRAZEK

Verkehrsministerin Bures Lahme staatliche Aufsicht?

„Min Fahnl aufe, owe“

ÖBB. Verirrte Lokführer, offene Schranken, orientierungslose Fahrdienstleiter:
Der brutale Sparkurs bei den Eisenbahnern geht zulasten der Sicherheit. Von Edith Meinhart



profil hören

AUDIO.PROFIL.AT
01/305 305 400

Vorvergangenen Sonntag saß der Grüne Karl Öllinger im EC 565 von Innsbruck nach Wien. Der Zug war schon bei der Abfahrt spät dran. „Irgendwo in Oberösterreich“ hielt er auf freier Strecke und rührte sich nicht mehr vom Fleck.

Als sich der EC 565 rückwärts in Bewegung setzte und in den Bahnhof zurückfuhr, war Öllinger alarmiert. Der Zugbegleiter murmelte etwas von „Weichenfehler“. Eine Japanerin berichtete, das Gleiche sei ihr bei der Hinfahrt ein paar Tage zuvor passiert. Und nun fragt sich der Grüne, ob diese seltsame Häufung von „Weichenfehlern“ Zufall ist – oder ein Zeichen dafür, dass Bahnfahren unsicher geworden ist.

Die Frage ist brennend aktuell. In Belgien stießen vergangenen Montag zwei Züge zusammen, 18 Menschen starben, 160 wurden verletzt. Einer der Lokführer soll ein Signal überfahren haben. Tags darauf blockierten Eisenbahner Bahndepots in belgischen Städten, um gegen Personalkürzungen und unhaltbare Arbeitsumstände zu protestieren.

Das ÖBB-Management beruhigte, in Österreich könne so ein Unfall nicht passieren. Alle

Lokomotiven, Triebwagen und Signallichter seien mit einem Sicherheitssystem ausgerüstet: „Wenn ein Zug an einem roten Signal vorbeifährt, wird er automatisch notgebremst.“

Tags darauf langte bei der Staatsanwaltschaft in Wien ein Papier ein, das Zweifel an der heimischen Bahnsicherheit weckt. Tenor der anonymen Anzeige: Der Sparschwang gehe zulasten der Sicherheit. Die staatliche Aufsicht lasse Eisenbahnunternehmen bei der Ausbildung ihrer Mitarbeiter gewähren. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) habe Sicherheitsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen erteilt, die nicht die Voraussetzungen erfüllten. Die Justiz werde um „strafrechtliche Prüfung der Aktivitäten der Eisenbahnaufsicht“ ersucht.

Im BMVIT kann man zur Anzeige nichts sagen. Generalsekretär Herbert Kasser: „Ich kenne sie noch nicht einmal.“

Das Dossier rührt jedenfalls an einen wunden Punkt. Seit mehr als zwei Jahrzehnten treibt die EU die Liberalisierung der Eisenbahnmärkte voran. Inzwischen ist das Projekt fast vollendet, doch fehlen in einigen Ländern Spielregeln für alle Anbieter, die auf den Schienen herumfahren. Bei der Ausbildung etwa begnügt sich das heimische Infrastrukturministerium mit vagen Zielen und überlässt es den Eisenbahnunternehmen, sie mit Inhalten zu füllen – ganz so, als gäbe es noch den alten Schienenmonopolisten und nicht viele Eisenbahnunternehmen, die sich im wirtschaftlichen Wettstreit durchsetzen müssen. Experten warnen, der Sparschwang gehe bereits auf Kosten der Sicherheit.

„Weil man bei Kosten und Personal sparen muss, wird das Kontrollnetz immer grobmaschiger“
Anwalt Mächler

Edwin Mächler ist Anwalt und Spezialist für Zugunglücke. In seiner Kanzlei in Graz stapeln sich die Akten von ÖBB-Mitarbeitern, die in Unfälle verwickelt waren. „Was sich durchzieht, ist, dass die Schuld immer auf den kleinen Eisenbahner abgeschoben wird, obwohl hinter den Unfällen oft strukturelle Mängel stehen.“

Bereits 1993 hatte ein interner ÖBB-Bericht nach einem Vorfall in Wien-Hütteldorf Ausbildungsmängel aufgespürt. Da stand die Liberalisierung noch am Anfang. Inzwischen fahren auf den heimischen Schienen 19 Eisenbahnunternehmen. Doch bis

heute gebe es weder eine überbetriebliche Schulinrichtung noch wache eine staatliche Stelle über die Einhaltung von Bescheiden. Im Gegenteil, so Mächler: „Weil man bei Kosten und

Personal sparen muss, wird das Kontrollnetz immer grobmaschiger.“

Schrankenlos. Das kann fatal enden. Am 26. Juni 2007 steht in Glinzendorf in Niederösterreich 13 Stunden lang der Schranken offen, weil die Steuerung gestört ist. Zwei Menschen lassen auf der Eisenbahnkreuzung ihr Leben. Aus dem ÖBB-Management hieß es, der Lokführer hätte aufpassen müssen. Sein Verteidiger sah es anders: Man habe beim Personal gespart und deshalb in Glinzendorf keinen Mitarbeiter gefunden, der ein Warnschild anbringen hätte können.

Einen Monat später gibt eine ungarische Zugbegleiterin in Gramatneusiedl ein falsches Abfahrtsignal. Zwei Züge stoßen zusammen, 40 Menschen werden verletzt. Auch in diesem Fall ortete Mächler „mangelnde Kenntnisse“: „Mitarbeiter ausländischer Bahnen werden gern genommen, wenn sie billiger sind, aber oft sind sie auch schlechter ausgebildet.“

Das gelte im Übrigen auch für Personalüberlasser, die mitunter im gefährlichen Verschluss oder als Lokführer aushelfen. Erst am 4. Juni 2009 wurden einem Mitarbeiter der Leasingfirma Safety 4 you, die im Auftrag der ÖBB Infrastruktur AG tätig war, in Ried im Innkreis beide Beine abgetrennt. Der Mann war auf einer Verschiebegarnitur gestanden und hatte einen Sperrkeil übersehen. Daraufhin war der Zug entgleist und auf den Mann gefallen.

Beinahe-Unfälle werden meist nicht publik. Noch seltener erfährt die Öffentlichkeit, was sich in den Kommandozentralen und auf den Schienen abspielt. Zwei Beispiele aus dem Vorjahr:

Am 4. März 2009 fällt am geschäftigen Bahnhof Wien-Hütteldorf die Sicherungsanlage aus. Der Fahrdienstleiter, der nun

Bahnhof Matzleinsdorf, 9. Oktober 2009
Zusammenstoß einer Schnellbahn mit einem Oberbauzug



AP/WELMUTH FOHRINGER

nicht mehr erkennt, auf welchen Bahnsteigen Züge stehen, schickt einen Schienenarbeiter los. Doch der Mann weiß nicht, was er mit der Fahne in der Hand tun soll und winkt einen Zug auf das falsche Gleis. Zu Schaden kommt niemand, weil der Lokführer gerade noch bremsen kann. Die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes befundet einen „Mangel an Kenntnis der normativen Vorgaben für diese betriebliche Tätigkeit (Signalgeber“ und dokumentiert dies mit einem Auszug aus dem Funkprotokoll:

Fdl (Fahrerführer): Na, da kommt jetzt die SB Z 28361. Signal „Vorbeifahrt erlaubt“ geben.

Sg (Signalgeber): Jawohl, das heißt einfach nur „wacheln“.

Fdl: Mit der Fahne rauf und runter („Min Fahnl aufe, owe“).

Sg: Jawohl, in Ordnung.

Es war kein guter Tag für die Eisenbahn. Am 4. März kracht es auch am Bahnhof Himberg, der von Gramatneusiedl aus gesteuert wird. Der Kilometer entfernt sitzende Fahrerführer soll eine Gruppe von Bauarbeitern – im Eisenbahnjargon „gefährdete Rotte“ genannt – vor herannahenden Zügen warnen. Doch die Kommunikation mit den Leuten vor Ort funktioniert nicht. Ein Zug rammt ein Baugerät. Wieder ist es glückhaften Umständen zu verdanken, dass es weder Verletzte noch Tote gibt:

Gef. R. (Gefährdete Rotte): Na, Maestro, jetzt hast du mir aber nichts gesagt, dass der Lokzug runterkommt auf der 2.

Fdl: Sch..., da ist mir das Hinweisschild rausgenommen ... (nicht vollständig verständlich).

Gef. R.: Na, die Maschine ist zwar bin unser ... (unverständlich) ... aber die Leut haben eh nichts.

Fdl: Die Maschine ist hin?

Die zum BMVIT ressortierende Unfalluntersuchungsstelle („Versa“) regt in ihrem Report an, die Ausbildung zum Fahrerführer zu überprüfen. Diese Empfehlung wurde bis heute nicht umgesetzt.

Am 9. Oktober 2009 schneppert es wieder, dieses Mal werden 14 Personen verletzt. Am Bahnhof Matzleinsdorf stößt eine Schnellbahn mit einem Oberbauzug zusammen. Hinterher stellt sich heraus, dass der Fahrerführer nicht von einem verkehrt montierten Sensor unterrichtet war. Er vertraute den Informationen seiner Sicherungsanlage und dirigierte ein Baufahrzeug seitlich in eine Schnellbahn. In den Wochen davor war es am selben Bahnhof mehrmals zu Beinahezusammenstößen gekommen. Laut einem ÖBB-Mitarbeiter, der nicht genannt werden will, sei dafür ungeschultes, über ostdeutsche Wach- und Schließgesellschaften angeheueretes Personal verantwortlich gewesen: „Entweder konnten sie dem Fahrerführer nicht sagen, wo sie waren, oder sie bewegten sich nicht dorthin, wo er sagte.“ ▶

Interview

„Papier ist geduldig“

Sicherheitsexperte Dieter Reisinger über Unfälle, Risiken des Sparens und die Rolle der staatlichen Aufsicht.

profil: Sparen Eisenbahnen die Ausbildung kaputt?

Reisinger: Wenn Kostendruck entsteht, wird selbstverständlich versucht, auch bei der Ausbildung zu sparen. Vor allem, weil die Auswirkungen oft erst nach Jahren zum Tragen kommen.

profil: Versagt in diesem Fall die staatliche Aufsicht?

Reisinger: Der Staat beschränkt sich meist darauf zu prüfen, ob Audits und Inspektionen durchgeführt wurden. Doch Papier ist geduldig. Das wissen wir nicht erst seit dem Enron-Skandal oder der jüngsten Bankenkrise. Da wäre die Behörde durchaus mehr gefordert. In der Luftfahrt sind die Aufsichtsorgane aktive Piloten. Die Inhalte und die Zahl der Theoriestunden bei der Ausbildung zum Linienpiloten sind genau festgelegt. Da hinken die Eisenbahnen hinterher.



Zur Person

Dieter Reisinger – Begründer des Instituts für Flugsicherheit – ist im Hauptberuf Linienpilot und in internationalen Fachgruppen im Zuge von Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Flugsicherheit tätig.

profil: Die behördlich genehmigten Ausbildungsrichtlinien für Eisenbahnen enthalten nicht einmal eine Ausbildungsdauer.

Reisinger: Wenn das nicht festgelegt ist, wird sich bald jemand finden, der die Inhalte in der halben Zeit vermitteln möchte. Ich halte nichts von überzogenen Ausbildungen mit veralteten Inhalten. Aber Wissen muss sich setzen, das Bestehen einer Prüfung bedeutet nicht viel. Streckenerfahrung etwa kann man mithilfe einer Computeranimation, einem Videofilm oder einer Reise vor Ort gewinnen. Da sollte auch die Methode festgehalten werden. Stellen Sie sich vor, ein Pilot fliegt einen Flughafen an und kennt

ihn nur vom Hörensagen. Oder wir setzen fünf Piloten in den Simulator, fliegen eine Runde nach Innsbruck, lassen davon drei nur zuschauen und nennen das Streckenerfahrung. Unvorstellbar! In der Luftfahrt sind diese Dinge geregelt.

profil: Wie halten die Eisenbahnen selbst die Sicherheit hoch?

Reisinger: Nicht durch Lippenbekenntnisse oder mehr Papier. Mitarbeiter mit riskanten Tätigkeiten beklagen sich bereits über die ungeheure Flut an Vorschriften und Verfahrensanweisungen. Schauen Sie doch in die USA – da gibt es in den Toiletten bereits Piktogramme, wie man sich die Hände wäscht! Es ist eine unwahrscheinliche Stärke des Menschen, in einer Situation zu kombinieren und sehr oft das Richtige zu tun. Die Schwierigkeit besteht darin, jene Parameter zu identifizieren, die nicht dem Sparstift zum Opfer fallen dürfen. Mir fällt da immer wieder nur die Qualität des einzelnen Mitarbeiters ein.

profil: Was lässt sich aus Zugunglücken lernen?

Reisinger: Früher war so ziemlich alles ein menschlicher Fehler, der Pilot oder der Lokführer haben falsch gehandelt und wurden verurteilt. Heute geht der Trend in der Unfallforschung dahin, die Chefs und die staatliche Aufsicht mitverantwortlich zu machen. Und es reicht auch nicht mehr, aus Unfällen zu lernen, sondern wir müssen uns verstärkt den Vorfällen des täglichen Betriebs widmen. In der Luftfahrt gibt es pro Jahr ein paar wenige Unfälle mit Verkehrsmaschinen, im Jahr 2009 genau 18 mit Todesfolge. Das ist nicht viel, wenn man bedenkt, dass 2,3 Milliarden Passagiere auf 35 Millionen Flügen transportiert wurden. Deshalb werten Fluggesellschaften Flugdaten aus dem Routinebetrieb aus und schauen, wo es Überschreitungen gab. Die gewonnenen Informationen fließen in Trainingsprogramme ein.

Alt gegen Jung

Die ÖBB-Pensionierungswellen in den Jahren 2005 bis 2009.

Nikolaus Käfer, Sprecher der ÖBB Infrastruktur AG, legt Wert darauf, dass die Bahn immer noch das sicherste Verkehrsmittel ist. Weichenstörungen, wie sie der Grüne Öllinger auf der Fahrt von Innsbruck nach Wien miterlebte, seien der Witterung geschuldet: „Je mehr Hightech wir in unseren Anlagen einsetzen, umso anfälliger werden sie für extreme Schneelagen.“ Dass bei der Ausbildung gespart werde, weist er „entschieden zurück“: „Sicherheit steht bei uns an oberster Stelle.“ Und von einem grobmaschigen Kontrollnetz könne in der Praxis keine Rede sein: „Allein im Vorjahr haben wir zusätzlich zu unseren standardisierten Untersuchungen 3524 Stichproben durchgeführt.“

Ganz leugnen lassen sich die Probleme vor Ort nicht. Die ÖBB wollen in den nächsten Jahren weiter massiv Mitarbeiter abbauen. Doch in manchen Bereichen ist der Personalstand jetzt schon am Limit, wie eine Störungsmeldung der Verkehrsleitzentrale in Oberösterreich vom 9. Februar 2010 nahelegt: „Von 9:00 bis 10:50 wurde in Wels Hbf im östlichen Weichenbereich ein Langsamfahren mit v/max 40 km/h verfügt, weil die Revisionsfrist bei allen Weichen abgelaufen war. Die geplanten Inspektionsarbeiten laut Betra 20745 waren wegen Personalmangel nicht rechtzeitig begonnen worden.“

Einige der Probleme sind inzwischen gerichtsanhängig. In den vergangenen Jahren zog das ÖBB-Management Fahrdienstleiter von kleinen Bahnhöfen ab. Das Problem: Früher konnten sie vor die Tür treten, um zu sehen, was auf den Schienen los ist. Heute sitzen sie weit weg und wickeln das Geschehen in Fernsteuerstellen am Bildschirm ab. „Das ist eine völlig andere Art von Tätigkeit“, sagt ein ÖBBler. Neue, anspruchsvolle Aufgaben kamen dazu: Kommunikation, Fernsteuerung, Notfallmanagement.

Dass nicht alle Mitarbeiter ausreichend dafür gerüstet sind, zeigte sich auf tragische Art und Weise am 29. Dezember 2006, als ein 18-jähriger Vorarlberger auf den Schienen von einer Party heimspazierte und bei Lochau-Hörbranz von einem Zug erfasst wurde. Der Lokführer, der am nächsten Bahnhof Blutspritzer bemerkte, verständigte die Polizei. Die Beamten ließen den Zug

Man erinnert sich noch, dass Schwarz-Blau die Frühpensionierungen für alle Mal beenden wollte. Im Sommer 2002 erklärte die damalige FPÖ-Vizekanzlerin Susanne Riess-Passer, man habe wegen der „kriminellen Praktiken“ bei ÖBB, Telekom und Post die Staatsanwaltschaft informiert. Der grüne Abgeordnete Karl Öllinger wollte nun wissen, wie es nach dieser bombastischen Ankündigung bei den ÖBB weitergegangen ist. Am 17. Februar stellte er deshalb an die zuständige SPÖ-Ministerin Doris Bures eine parlamentarische Anfrage. Vergangene Woche erhielt er darauf ihre Antwort. Fazit: „Sehr munter ist es mit den Pensionierungen weitergegangen.“ In den Jahren zwischen 2005 und 2009 hatten die ÖBB gezählte 19.156 Mitarbeiter abgebaut. Nur die Begründung für den vorzeitigen Rückzug aus dem Arbeitsleben hatte sich gewandelt: von bevorzugt „krankheitsbedingt“ auf „betriebsbedingt“. Kurioses Detail: Im gleichen Zeitraum wurden jedoch 13.095 Mitarbeiter aufgenommen. Laut Öllinger kann das nur einen Grund haben: Die Pensionen für die in den Ruhestand geschickten ÖBB-Bediensteten trägt der Bund. So wurde man teure, ältere Arbeitskräfte auf Staatskosten los. „Und dafür konnte man jüngere, weniger gut ausgebildete und jedenfalls billigere Mitarbeiter einstellen.“

langsam weiterfahren. Als derselbe Zug eine Weile später von der österreichisch-deutschen Grenze zurückkam, überfuhr er zwei Polizisten und einen Bestatter.

Wieder waren die Unfallforscher rasch mit „menschlichem Versagen des Notfallmanagers“ zur Stelle. Doch einmal mehr wollte Anwalt Mächler, der den ÖBB-Mitarbeiter verteidigte, diese Erklärung nicht hinnehmen: „Die ÖBB haben zig Fahrdienstleiter eingespart und durch Notfallmanager ersetzt, die im Eiltempo auf ihre Aufgabe vorbereitet wurden. Ihre Ausbildungsunterlagen waren unvollständig und in sich widersprüchlich.“

Aneinander vorbei. Das Gerichtsverfahren brachte ans Licht, wie Polizisten und der Notfallmanager, der den Einsatz von Innsbruck aus dirigierte, mangels Schulung aneinander vorbeigeredet hatten. Die für einen Einsatz im Gleisbereich nicht geschulten Beamten gaben als Standort einen „langen Stein“ durch und lasen den Kilometerstand falsch ab. „Wie sollte mein Mandant wissen, wo sie sind?“, so Mächler. Das Gericht folgte dieser Argumentation, monierte – zum ersten Mal in so einem Fall – eine „unklare Aufgabenverteilung“, eine „Vielzahl nicht eindeutiger Bestimmungen“ und sprach den Notfallmanager Ende April 2009 in erster Instanz frei. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Danach setzten die ÖBB zusätzliche Schulungen an und ließen die hingehudelten Handbücher überarbeiten. Mächler ist das nicht genug: „Bis heute sind Notfallmanager nicht in der Betriebsvorschrift

V 3 – der Bibel des Eisenbahners – enthalten.“ Diese wäre vom Verkehrsministerium zu genehmigen.

Hier hakt die profil vorliegende Sachverhaltsdarstellung an die Staatsanwaltschaft ein. Laut einer EU-Richtlinie müssen Eisenbahnunternehmen eine Sicherheitsgenehmigung haben. Das Ministerium stellte der ÖBB Infrastruktur AG eine solche am 30. Juni 2008 aus. Widerrechtlich, behauptet die Anzeige: Der zuständige Beamte habe wissen müssen, dass in den Eisenbahnunternehmen die dafür nötigen Ausbildungsrichtlinien fehlten.

An ein Versehen ist tatsächlich schwer zu glauben. Immerhin hatte die FPÖ im April 2009 in einer

parlamentarischen Anfrage die fehlenden Bescheide angeprangert. Das Ministerium wehrte ab: Als Notfallmanager würden nur ausgebildete Fahrdienstleiter eingesetzt, ihre Ausbildung müsse nicht extra geprüft werden. Im September 2009 stieg die grüne Abgeordnete Gabriele Moser dem Ministerium noch einmal auf die Zehen. Auch ihre parlamentarische Anfrage wurde ausweichend beantwortet. Doch kurz darauf, am 2. Dezember 2009, lieferte das Ministerium die Bescheide dann doch nach – nicht nur für Anwalt Mächler ein „Eingeständnis, dass man genau gewusst hat, dass sie gefehlt haben“.

Die eilig gefertigten Bescheide regeln nicht, wie lange die Ausbildung zum Fahrdienstleiter dauern muss. Sicherheitsexperte Dieter Reisinger sieht darin ein generelles Problem: „Wenn das nicht festgelegt ist, wird sich bald jemand finden, der die Inhalte in der halben Zeit vermitteln möchte“ (siehe Interview).

Im BMVIT tüfelt man laut Generalsekretär Kasser derzeit an einer Neuregelung der Ausbildung. Künftig sollen nicht mehr nur Dienstvorschriften genehmigt werden, sondern Ausmaß und Inhalt der Ausbildung für 13 sicherheitsrelevante Berufsbilder.

Möglicherweise wird es dann auch keine herumirrenden Güterzüge mehr geben. 2008, wirklich passiert in Kufstein: Ein Lokführer des privaten Gütertransporteurs TX Logistic wird über Funk gerufen. Es stellt sich heraus, dass der Mann kein klares Bild seiner Lage vermitteln kann. Ein ÖBB-Trupp muss ausrücken und den Mann aus Kufstein hinauslotsen. n