

- (A) tion der Prüfung und Instandhaltung der Radsatzwellen von Güterwagen mitteilen.

Das tragische Unfallereignis von Viareggio, das durch die Entgleisung eines in Österreich beheimateten Kesselwagens eines amerikanischen, europaweit tätigen Fahrzeughalters ausgelöst wurde, zeigt im Hinblick auf den freizügigen Einsatz der Güterwagen in Europa, dass ein deutscher Alleingang für die Festlegung von Gegenmaßnahmen wenig zielführend wäre.

Auf Einladung des EU-Verkehrskommissars hat im September dieses Jahres eine Eisenbahnsicherheitskonferenz mit Vertretern des Eisenbahnsektors aller Mitgliedstaaten stattgefunden, um ein gemeinsames Vorgehen der Mitgliedstaaten abzustimmen.

Mit starker Unterstützung Deutschlands und im Auftrag der Europäischen Kommission arbeitet eine Task Force der European Railway Agency (ERA) intensiv an einheitlichen Sicherheitsbestimmungen für Güterwaggons. An der Task Force sind die nationalen Sicherheitsbehörden beteiligt. Die Ergebnisse sollen bis Mitte 2010 vorliegen.

Forderungen nach Sicherheitsvorkehrungen an neuen Strecken, auf denen Güterzüge verkehren sollen, sind im Rahmen des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens zu behandeln. Die Bundesregierung geht davon aus, dass durch vorbeugende Maßnahmen bei den Fahrzeugen eine größere Risikominderung erzielt wird als durch Maßnahmen an der Infrastruktur.

- (B) Ungeachtet dessen wurde bei der Ausbaustrecke/Neubaustrecke Karlsruhe–Basel für die Beteiligung auch der betroffenen Regionen ein Projektbeirat gegründet, in dem derartige Forderungen eingebracht werden können.

Anlage 19

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Enak Ferlemann auf die Frage des Abgeordneten **Ulrich Kelber** (SPD) (Drucksache 17/48, Frage 44):

Welche sofortigen Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Untersuchungen des Eisenbahn-Bundesamtes, dass ein erheblicher Teil der Güterwaggons in Deutschland mit beschädigten Achsen fährt, und welche Maßnahmen plant sie mittelfristig, um die Sicherheit von Güterwaggons zu gewährleisten?

Grundsätzlich obliegt die betriebssichere Instandhaltung von Güterwagen – gemäß § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz in Verbindung mit den §§ 31 und 32 Allgemeines Eisenbahngesetz – den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen. Dies wird durch die Eisenbahnaufsicht überwacht.

Das Eisenbahn-Bundesamt hatte im September 2009 aufgrund der Vorfälle mit schadhafte Radsatzwellen eine Schwerpunktüberwachung an Güterwagen bezüglich des Zustandes von Radsatzwellen durchgeführt. Auf Grund der festgestellten Mängel hat das Eisenbahn-Bundesamt in einer erneuten Verfügung an alle Güterverkehrsunternehmen am 9. November 2009 diese über die

- Ergebnisse in Kenntnis gesetzt und auf die nötigen Maßnahmen in ihrer gesetzlichen Verantwortung verwiesen, um die Sicherheit der von ihnen beförderten Wagen zu gewährleisten. (C)

Bereits im Juli 2007 hatte das Eisenbahn-Bundesamt ergänzend zu den gesetzlichen Vorgaben eine Allgemeinverfügung erlassen, die für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Güterwagen vorschreibt, dass sie für Radsätze entsprechende Instandhaltungsprogramme vorzuhalten haben. Hintergrund der Allgemeinverfügung waren Erkenntnisse aus sieben Radsatzwellenbrüchen bei Güterwagen, die sich europaweit im Zeitraum zwischen Oktober 2004 und August 2006 ereignet hatten.

In Ergänzung zu dieser Verfügung wird das Eisenbahn-Bundesamt in Kürze den Unternehmen, die seiner Aufsicht unterliegen, in einer weiteren Allgemeinverfügung Vorgaben zur detaillierten Dokumentation der Prüfung und Instandhaltung der Radsatzwellen von Güterwagen mitteilen.

Das tragische Unfallereignis von Viareggio, das durch die Entgleisung eines in Österreich beheimateten Kesselwagens eines amerikanischen, europaweit tätigen Fahrzeughalters ausgelöst wurde, zeigt im Hinblick auf den freizügigen Einsatz der Güterwagen in Europa, dass ein deutscher Alleingang für die Festlegung von Gegenmaßnahmen wenig zielführend wäre.

Auf Einladung des EU-Verkehrskommissars hat im September des Jahres eine Eisenbahnsicherheitskonferenz mit Vertretern des Eisenbahnsektors aller Mitgliedstaaten stattgefunden, um ein gemeinsames Vorgehen der Mitgliedstaaten abzustimmen. (D)

Mit starker Unterstützung Deutschlands und im Auftrag der Europäischen Kommission arbeitet eine Task Force der European Railway Agency (ERA) intensiv an einheitlichen Sicherheitsbestimmungen für Güterwaggons. An der Task Force sind die nationalen Sicherheitsbehörden beteiligt. Die Ergebnisse sollen bis Mitte 2010 vorliegen.

Anlage 20

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Enak Ferlemann auf die Frage des Abgeordneten **Ulrich Kelber** (SPD) (Drucksache 17/48, Frage 45):

Mit welchen Mitteln will die Bundesregierung einer möglichen Gefährdung der Bevölkerung in schienennahen Wohngebieten durch defekte oder reparaturbedürftige Güterwaggons entgegenreten, und welche Maßnahmen hat sie dafür bereits ergriffen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass durch vorbeugende Maßnahmen bei den Fahrzeugen eine größere Risikominderung erzielt wird als durch Maßnahmen an der Infrastruktur.

Hierzu dient das in der Antwort zu Frage 44 genannte Vorgehen auf europäischer Ebene.