

10. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

17. Juli 1952

541/J ✓

A n f r a g e

der Abg. S e b i n g e r, Dr. O b e r h a m m e r, Dipl.-Ing. H a r t m a n n  
und Genossen

an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe,  
betreffend die Verkehrsunfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen.

-.-.-

Eine Reihe von schweren Verkehrsunfällen nahezu am laufenden Band, und dies gerade in der Reisesaison, haben in der Bevölkerung das Gefühl erzeugt, dass die Verkehrssicherheit bei den Österreichischen Bundesbahnen auf das schwerste erschüttert ist.

Die Katastrophe von Langenwang über Mirzzuschlag findet mit einer Reihe von kleineren oder grösseren Verkehrsunfällen ihre Fortsetzung, und die Katastrophe von Hieflau steht in ihrer Grösse und Furchtbarkeit ebenbürtig neben der von Langenwang.

Die Tragödie von Hieflau ist aber noch nicht bereinigt, und schon erreicht die österreichische Öffentlichkeit die Schreckensnachricht von einem neuerlichen Eisenbahnunglück am Semmering, bei dem es nur einem glücklichen Umstande zu verdanken ist, dass wir nicht auch hier trauernd an der Bahre unserer Mitmenschen stehen müssen. Der materielle Schaden allein aber beträgt am Semmering nach annähernden Schätzungen 2 Millionen Schilling.

Besonders eigenartig ist aber die Verantwortung jenes Lokführers von Attnang, der angibt, dass er vor Übermüdung auf seinem Führerstande eingeschlafen sei.

Wenn dies den Tatsachen entspricht, so ergeben sich daraus die berechtigten Fragen: Wie lange stand der Mann ununterbrochen im Dienste, welche Dienstleistungen wurden von ihm gefordert, und was tat er vor Übernahme seines turnusmässigen Dienstes?

In Hieflau erklären die beiden nun in Haft befindlichen unglücklichen Menschen: Der Bahnhof von Hieflau sei ihnen unbekannt und man hätte ihnen auch keinen Lotsen beigelegt. Deshalb hätten sie das auf Halt stehende Signal übersehen. Auch hier wieder ergibt sich die Frage: Ist es üblich, ortsfremden Lokführern einen Lotsen beizugeben? Wenn ja - warum ist es

11. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

17. Juli 1952

hier nicht geschehen? Wie lauten die diesbezüglichen Vorschriften der Dienstinstruktion?

In anderen Unglücksfällen der letzten Zeit werden als Ursache derselben das Versagen der Bremsen und Materialfehler hingestellt.

Die gefertigten Abgeordneten sind sich der Tatsache bewusst, dass Unglücksfälle in Verkehrsbetrieben selbst bei Vorhandensein des höchst-erreichbaren Sicherheitskoeffizienten nie ganz vermieden werden können.

Aus der in den letzten Wochen und Tagen nicht abreissbaren Kette von schwerwiegendsten Verkehrsunfällen und der bekanntgewordenen Verantwortungsweise des beteiligten Zugpersonals ist es sehr wohl verständlich, wenn in der Bevölkerung die Meinung immer mehr Raum gewinnt, dass die Verkehrssicherheit der Österreichischen Bundesbahnen weitestgehend gefährdet sei.

Angesichts dieser Tatsache fühlen sich die gefertigten Abgeordneten verpflichtet, an den Herrn Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe nachstehende Fragen zu richten:

- 1.) Was hat der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zu dieser Kette von schweren und schwersten Verkehrsunfällen zu sagen?
- 2.) Wie steht es mit der Sicherheit der Verkehrsmittel und Einrichtungen sowie mit der Verkehrsdisziplin bei der Österreichischen Bundesbahn?
- 3.) Welche Massnahmen gedenkt der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zu ergreifen, damit in Zukunft Verkehrsunfälle tunlichst vermieden werden und die Verkehrssicherheit wiederhergestellt wird.

--- --