

II-3782 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 1954/J

1991 -11- 14

## A N F R A G E

der Abgeordneten Rudi Anschober, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Zugsunglück Süßenbrunn/Gefahrenstellen/katastrophale Katastrophenbewältigung

Nach der Zugkatastrophe von Süßenbrunn, bei der vier Menschen starben, wird in der Öffentlichkeit die Frage des Versagens der ÖBB bei der Bewältigung dieses Unglücks sowie weiterer ähnlicher Gefahrenstellen im Bahnbereich durch mangelhafte Signalanlagen diskutiert.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten aus diesem Grund an den Verkehrsminister folgende schriftliche

### ANFRAGE:

1. Welcher Zeitraum ist vom Zugsunglück bis zur Information der ÖBB vergangen?
2. Zu welchem konkreten Zeitpunkt wurden von den ÖBB anschließend daran Rettung, Feuerwehr und Polizei informiert?  
Wieviele Minuten vergingen bis zum Abschluß dieser Information?  
Wie begründet der Verkehrsminister diese lange Zeitspanne?  
Zu welchen konkreten Pannen ist es dabei gekommen?
3. Zu welchem konkreten Zeitpunkt sind Rettung, Polizei und Feuerwehr am Unglücksort jeweils eingetroffen?  
Wie begründet der Verkehrsminister die Verzögerung um jeweils eine dreiviertel Stunde?
4. Wann wurde von den ÖBB der Strom im Unglücksbereich konkret abgeschaltet?  
Wann wurde mit der Erdung der Fahrdrähte begonnen?  
Wie begründet der Verkehrsminister die akute Gefährdung auch der Einsatzkräfte?
5. Wer trägt nach den abgeschlossenen Ermittlungen in den oben angeführten Einzelfällen jeweils die Verantwortung für das Versagen der ÖBB?

6. Welche konkreten Ursachen mußte das Verkehrsministerium für die Zugkatastrophe Süßenbrunn feststellen?  
Welche Konsequenzen werden aus dieser Ursachenanalyse gezogen?
7. Kann der Verkehrsminister öffentliche Berichte über schwere Mängel an den Signalanlagen bzw. das Fehlen von Magnetweichen als eine zentrale Ursache des Zugsunglücks bestätigen?  
Wenn ja, wie und wann werden diese Mängel abgestellt?  
Waren diese Mängel der ÖBB und dem Ministerium bereits vor dem Unglück bekannt?
8. Auch im Südbahnhofbereich bei den Bahnhöfen Gloggnitz, Felixdorf, Leobersdorf und Wien-Liesing, im Ostbahnbereich bei den Stationen Schleinbach und Neubau-Kreuzstetten und im Bereich der Wiener Schnellbahn bei der Einmündung der Aspangbahn zwischen Rennweg und Südbahnhof kommt zu ähnlichen Mängeln bei den Signalanlagen. Kann der Verkehrsminister dies bestätigen?  
Wenn ja, um welche konkreten Mängel handelt es sich dabei?  
Was wird der Minister unternehmen, damit es in Kürze um die Abstellung dieser Mängel kommt?  
Beabsichtigt der Verkehrsminister die verstärkte Beschaffung von Magnetweichen?  
Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt an welchen Orten und mit welchem Kostenvolumen?
9. Welche konkreten weiteren Informationen liegen dem Verkehrsminister über ähnliche weitere Gefahrenstellen im Netzbereich der ÖBB vor?  
Welche Maßnahmen werden zu welchem Zeitpunkt zur Beseitigung dieser Gefahrenstellen gesetzt?  
Welches Kostenvolumen schätzt der Minister zu Behebung dieser Sicherheitsrisiken?
10. Kam es im Bereich des Zugsunglücks zum Einsatz des sogenannten "Katastrophenzuges"?  
Wenn ja, mit welchem konkreten Erfolg?  
Zu welchem Zeitpunkt traf der Zug am Unglücksort ein und wie lauten die Begründungen für diese Verspätung?