

II-5759 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2619/J

A N F R A G E

1992-03-12

der Abgeordneten Dipl. Ing. Flicker
und Kollegen
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr
betreffend Zugsunglück bei Süßenbrunn

Der Erstunterzeichner hat sich in der Anfrage 2069/J im Zusammenhang mit dem Zugsunglück in Süßenbrunn nach den Konsequenzen erkundigt, die die ÖBB aus diesem Unfall gezogen haben. Im Motiventeil der Anfragebeantwortung 2088/AB zur Anfrage 2069/J teilen Sie mit, daß "als zentrale Ursache des Zugsunglückes die Nichtbeachtung des "Halt" zeigenden Signals durch den Triebfahrzeugführer anzusehen" ist. Diese Aussage wird von sachkundigen Mitarbeitern der ÖBB als unzutreffend bezeichnet. Diese Auffassung wird damit begründet, daß das Signal H-22 sehr ungünstig steht, weil mehrere Oberleitungsmasten direkt davor stehen und daher das für das Nachbargleis gültige Signal H-2 früher sichtbar ist, was besonders bei Dunkelheit zu Verwechslungen führen kann und bereits auch öfters geführt hat (Vgl. "Eisenbahn" 12/91). Der Abstand des Signales H-22 vom kritischen Punkt, das ist in diesem Fall die Verbindungsweiche zwischen den Gleisen 302 und 522 ist mit rund 60 Metern viel zu kurz, um die INDUSI wirksam werden zu lassen. Bei den örtlichen Gegebenheiten (60 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit) wären etwa 270 m Bremsweg erforderlich, um ausreichende Sicherheit zu gewährleisten. Der Verweis auf das Registriergerät (Fahrtenschreiber) der laut Anfragebeantwortung die Schuld des Triebfahrzeugführers bestätigt, wird von sachkundigen Mitarbeitern der ÖBB äußerst kritisch bewertet und die Auffassung vertreten, daß genauestens geprüft werden sollte, was dieses Registriergerät tatsächlich

- 2 -

aufgezeichnet hat. Nach Auffassung dieser ÖBB-Mitarbeiter kann das Registriergerät nämlich die Stellung "Vorsicht" nicht registrieren, da der Schreibimpuls zwischen "Vorsicht", "Frei mit 40 km/h" und "Frei mit 60 km/h" keinen Unterschied macht, sodaß hieraus auf die Stellung "Halt" des Hauptsignales nicht geschlossen werden kann. Die Beantwortung der Anfrage muß nach Auffassung der ÖBB-Mitarbeiter in diesem Punkt als grob irreführend angesehen werden, weil offensichtlich damit spekuliert wird, daß außer den betroffenen Bediensteten ohnehin niemand eine Ahnung von den Details der Sicherungstechnik der ÖBB hat. Entspricht diese Auffassung von ÖBB-Mitarbeitern den Tatsachen, dann stellt sich auch die Frage nach der Verantwortung des zuständigen Ressortministers für die Richtigkeit der Beantwortung. Auch die Behauptung, daß es sich beim Triebwagenzug der Reihe 4020, der in den Unfall bei Süßenbrunn verwickelt war, um ein "hochabgebremstes Fahrzeug" handelt, wird von ÖBB-Mitarbeitern energisch bestritten. Im Vergleich der Reihen 4020, 1042 und 1044 ist die Bremsleistung der Reihe 4020 ausgesprochen schlecht. Dazu kommt, daß die Reihe 4020 mit einer Schleuderschutteinrichtung ausgerüstet ist, die - ähnlich dem ABS bei Autos - die Bremse löst, wenn ein Blockieren der Räder droht. Das bedeutet, daß die Garnitur bei einer Notbremsung bei ungünstigen Witterungsverhältnissen aus technischen Gründen wenigstens 100 bis 150 m ungebremst weiterfährt. Außerdem besitzt das zitierte "hochabgebremste Fahrzeug" kein Notbremsventil am Führerstand und auch keine Magnetschienenbremse.

Auf die Frage, ob es richtig sei, daß von Mitarbeitern der ÖBB wiederholt auf das unübersichtlich angebrachte Lichtzeichen vor dem Bahnhof Süßenbrunn hingewiesen wurde, lautet die Antwort in der Anfragebeantwortung 2088/AB, daß bei den ÖBB die Sicherheit der Haupt- und Vorsignale durch eisenbahnbehördlich genehmigte Vorschriften geregelt ist. Die für die Aufstellung der Signale maßgeblichen Bestimmungen (z. B. Sichtverhältnisse) sind eindeutig und für den Gesamtbereich der ÖBB einheitlich

- 3 -

festgelegt. Mit anderen Worten: es war alles in Ordnung. Es fragt sich dann allerdings, warum von der Bundesbahndirektion Wien gegen Ende Jänner dieses Jahres mit Auftrag der Behörde die v_{\max} von 60 auf 40 km/h herabgesetzt und ein Signalnachahmer aufgestellt wurde. Darüber hinaus ist die generalisierende Aussage, daß die Signalaufstellung einheitlich geregelt ist, auf Grund der gegebenen Vorschriftensituation ohne Zweifel beschönigend. Es gibt nämlich eine Signalvorschrift (V-2), weiters die Verkehrsvorschrift (V-3), zu der es die sogenannten Zusatzbestimmungen zur V-2 gibt, in denen festgelegt ist, was noch zulässig ist, obwohl es nach der V-2 nicht mehr zulässig ist, und dann gibt es noch das Informationsblatt für den Betriebsdienst, das die rechtsgültigen unklaren Vorschriften rechtsungültig authentisch erklärt.

Der Erstunterzeichner geht natürlich davon aus, daß dem Verkehrsminister die technischen Einzelheiten der Sicherungsanlagen und der Bremseinrichtungen von Triebwagenfahrzeugen bei den ÖBB nicht bekannt sein können. Das entläßt den zuständigen Minister aber nicht aus der Verantwortung dafür, daß die Anfragebeantwortung korrekt nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommen wird. Jenen Mitarbeitern der ÖBB bzw. des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, die im Vertrauen darauf, daß auch Abgeordneten diese technischen Fragen nicht bekannt sein können, den Entwurf für diese generalisierende und nicht auf die konkret gestellten Fragen eingehende Beantwortung geliefert haben, sollte jedoch dringend die Bedeutung des Interpellationsrechtes von Abgeordneten im parlamentarischen System und die daraus resultierende Verpflichtung des jeweils zuständigen Regierungsmitgliedes nach vollständiger und gewissenhafter Beantwortung einer Anfrage nahegebracht werden. Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende

- 4 -

A n f r a g e :

1. Ist es richtig, daß das Registriergerät (Fahrtsschreiber) die Stellung "Vorsicht" nicht registrieren kann, weil der Schreibimpuls zwischen "Vorsicht", "Frei mit 40 km h" und "Frei mit 60 km h" keinen Unterschied macht, sodaß hieraus auf die Stellung "Halt" des Hauptsignales nicht geschlossen werden kann?
2. Wenn ja zu Frage 1, ist daher die Aussage in der Anfragebeantwortung, daß die Schuld des Triebfahrzeugführers durch das Registriergerät belegt ist, falsch?
3. Ist es richtig, daß die Bundesbahndirektion Wien Ende Jänner im Bereich des Bahnhofes Süßenbrunn die v/max von 60 auf 40 km h herabgesetzt hat und ein Signalnachahmer aufgestellt wurde?
4. Wenn ja, bleiben Sie dann dabei, daß die Anfrage, ob es richtig sei, daß von Mitarbeitern der ÖBB wiederholt auf das unübersichtlich angebrachte Lichtzeichen vor dem Bahnhof Süßenbrunn hingewiesen wurde, durch den generalisierenden Hinweis der Anfragebeantwortung, daß bei den ÖBB die Sichtbarkeit der Haupt- und Vorsignale durch eisenbahnbehördlich genehmigte Vorschriften geregelt ist, korrekt und vollständig beantwortet wurde?
5. Halten Sie Ihre Aussage in der Anfragebeantwortung, daß die für die Aufstellung der Signale maßgeblichen Bestimmungen eindeutig und für den Gesamtbereich der ÖBB einheitlich festgelegt sind, auf Grundlage der in der Begründung dargestellten tatsächlichen Situation hinsichtlich der Signalaufstellung aufrecht?

- 5 -

6. Bleiben Sie aufgrund der in der Anfragebegründung aufgezeigten Tatsachen bei Ihrer Aussage, daß Ursache des Zugsunglückes in Süßenbrunn menschliches Versagen des Triebfahrzeugführers war?