

II-5262 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2700 /J

1992 -03- 20

ANFRAGE

der Abgeordneten Anschober, Freunde und Freundinnen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend Zugsunglück Süssenbrunn/katastrophale Katastrophenbewältigung/Verdacht der falschen Anfragebeantwortung

Am 14. November 1991 richteten die unterzeichneten Abgeordneten die Anfrage Nr. 1954/J-NR/1991 in der gleichen Angelegenheit an den Verkehrsminister. Nun liegen eine ganze Serie von Verdachtsmomenten dafür vor, daß die diesbezügliche Beantwortung durch den Verkehrsminister vom 15.1.1992 teilweise unvollständig, teilweise sogar völlig falsch gewesen ist. Mit ähnlichem Inhalt liegt der Staatsanwaltschaft Wien auch eine Strafanzeige wegen §§ 80, 81 StGB ("fahrlässige Tötung" und "fahrlässige Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen") vor, die von einem offensichtlichen Detailkennner der Materie stammt und schwere Vorwürfe gegen die ÖBB-Verantwortlichen beinhaltet.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten deshalb an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Ist dem Minister die oben angeführte Strafanzeige betreffend "Eisenbahnunfall in Süssenbrunn vom 9.11.1991" bekannt?
 Wenn ja, welche Konsequenzen hat der Minister daraus gezogen und wie beurteilt er den Inhalt der Anzeige?
2. Ist es richtig, daß sich im Gegensatz zur Anfragebeantwortung der Unfall nicht um 17.17 Uhr sondern um 17.19 Uhr ereignete, wie die Zeitschrift "Eisenbahn" in der Nr. 12/91 auf Seite 229 berichtet?
3. Der Verkehrsminister erklärt in der Anfragebeantwortung, daß der für den Unfallbereich zuständige Fahrdienstleiter des Bahnhofes Süssenbrunn um etwa 17.22 Uhr Kenntnis vom Unfall erhalten habe. Wie war es möglich, daß zumindest 5 Min. vom Unfall bis zur Information des zuständigen Fahrdienstleiters vergehen konnten?
 Der zuständige Fahrdienstleiter muß doch unmittelbar davon Kenntnis erhalten?

4. In der Anfragebeantwortung verweist der Minister darauf, daß der Fahrdienstleiter anschließend sofort versucht habe, "den gemäß Einsatzplan zuständigen Gendarmerieposten Gerasdorf zu erreichen", da diesem auch die Verständigung von Feuerwehr und Rettung obliege. Beharrt der Verkehrsminister weiterhin auf diese Information oder ist es nicht vielmehr richtig, daß der Gendarmerieposten Gerasdorf nicht zuständig ist, da das Zentralstellwerk Süssenbrunn auf wiener Boden liegt?
5. In seiner Anfragebeantwortung verweist der Verkehrsminister darauf, daß wegen einer Telefonstörung (die Benützung des Postennetzes gelang nicht) der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Süssenbrunn den Fahrdienstleiter des Bahnhofes Deutsch Wagram ersucht habe, diese Verständigung durchzuführen. Welchen konkreten Inhaltes war diese angebliche Telefonstörung?
Ist es nicht vielmehr so, daß die Verständigung von Feuerwehr und Rettung dem Fahrdienstleiter des Bahnhofes Süssenbrunn alleine obliegt?
6. Die vom Verkehrsminister in seiner Anfragebeantwortung genannten Uhrzeiten der angeblichen - einsatzplanwidrigen - Verständigungsversuche sind absolut unglaublich. Halten diese angegebenen Zeitpunkte einer neuerlichen Überprüfung statt?
Wurde diese neuerliche Überprüfung durchgeführt?
7. Welches detaillierte Vorgehen sieht der vorliegende Einsatzplan vor?
Wurde diesem Einsatzplan entsprochen?
Wenn nein, in welchen Details wurde dem Einsatzplan aus welchen Gründen nicht entsprochen?
8. Der Verkehrsminister verweist in seiner Anfragebeantwortung darauf, daß sich "durch die Situierung der Unfallstelle an der Landesgrenze Wien/NÖ Probleme hinsichtlich der Zuständigkeit der Einsatzmannschaften" ergaben. Welche konkreten Probleme ergaben sich daraus, welcher Zeitverlust resultierte daraus?
Liege nicht ein Einsatzplan gerade für diese Situation Zuständigkeit und Vorgehen eindeutig vor?
Wenn ja, wurde dieser Einsatzplan nicht bedacht oder wurde ihm zuwidergehandelt?
Wenn nein, welche konkreten Mängel beinhaltet dieser Einsatzplan?
9. Liegt dem Verkehrsminister ein Fernschreiben der Bundesbahndirektion Wien vom 15.11.1991 vor, das an alle Bahnhöfe dieser Direktion ergangen ist?
Wenn ja, ist dieses Fernschreiben defakto als Antwort auf Unzulänglichkeiten zu werten, die zur katastrophalen Katastrophenbewältigung beim Zugunglück Süssenbrunn geführt haben?
Wenn ja, in welchen Details?
10. In seiner Anfragebeantwortung verweist der Verkehrsminister darauf, daß es durch den Unfall zu einer Schalterlösung im Unterwerk Floridsdorf gekommen sei, wodurch die Fahrleitung automatisch abgeschaltet wurde. Ist der Verkehrsminister nicht auch der Meinung, daß eine Schalterlösung in einem Unterwerk keinesfalls einen gefahrlosen Zugang zu einer Unfallstelle bedeutet?

Ist dem Verkehrsminister die Dienstvorschrift M22 Teil E § 29 (Dienstvorschrift für die Triebfahrzeugmannschaften, Wechselstromtriebfahrzeuge) bekannt, die hier klare Regelungen vorsieht?

Wurden diese Regelungen in diesem Fall zur Kenntnis genommen und angewendet?

11. Der Verkehrsminister verweist in seiner Anfragebeantwortung darauf, daß es erst um 18.00 Uhr, und damit erst 43 Min. nach dem Unfall, zur Erdung der Schaltgruppe 146 kam. Ist der Minister nicht auch der Meinung, daß dies eine grob fahrlässige Gefährdung der Unfallopfer und der Rettungsmannschaften darstellt?
12. In seiner Anfragebeantwortung stellt der Verkehrsminister fest, daß "im Hinblick auf den dargestellten Sachverhalt" ein Versagen der ÖBB nicht erkannt werden kann". Ist der Verkehrsminister tatsächlich der Meinung, daß für die Tatsache, daß bis zum Eintreffen der ersten Rettung autos bei diesem schrecklichen Unfall mit vier Toten und mehr als 40 Verletzten 51 Min. vergingen, es klare Verantwortlichkeiten gibt? Ist der Verkehrsminister tatsächlich der Meinung, daß dem Bahnhofsvorstand von Süssenbrunn den diensthabenden Fahrdienstleiter von Süssenbrunn der zentralen Verkehrsüberwachung, der Erhebungsabteilung der Bundesbahndirektion, die Erhebungsabteilung der Bundesbahndirektion Wien sowie die Betriebskontrollore der ÖBB der Bahnhöfe Floridsdorf und Stadlau keinerlei wie auch immer geartete Verantwortung trifft?
Wenn ja, wie erklärt sich der Verkehrsminister dann die katastrophale Katastrophenbewältigung?
Wenn nein, welches Detailversagen und welche Detailschuld trifft welchen angeführten Bereich der ÖBB?
13. Ist der Verkehrsminister nicht auch der Meinung, daß das Signal H22 viel zu knapp vor dem Gefahrenpunkt aufgestellt ist und diese Tatsache mitverantwortlich für den Unfall ist?
Wenn ja, sind dafür nicht die Baudirektion der ÖBB, die Betriebsdirektion der ÖBB und das Ministerium als Aufsichtsbehörde verantwortlich?
14. Wenn der Verkehrsminister der Meinung ist, daß das Signal H22 nicht viel zu knapp vor dem Gefahrenpunkt aufgestellt ist, wie erklärt er sich dann, daß genau in diesem Sinn vom Ministerium reagiert wurde und am 13.1.1992 und am 14.1.1992 eine Geschwindigkeitsverminderung von vorher 60 km/h auf 40 km/h verfügt wurde.
Ist dies nicht geradezu ein klassisches Bekenntnis dafür, daß es im Gegensatz zur falschen Anfragebeantwortung des Ministers, die davon spricht, daß Mängel an den Signalanlagen der ÖBB nicht bestätigt werden können und als Ursache des Zugsunglücks die Nichtbeachtung des Halt zeigenden Signals durch den Triebfahrzeugführer angesehen werden muß, sehr wohl schwere Mängel im Bereich des Bahnhofs Süssenbrunn gegeben hat und diese bekannterweise am gleichen Tag, an dem die Anfragebeantwortung verfaßt wurde, korrigiert wurden?
Aus welchem Grund sollte in diesem Sinn das Parlament über den wahren Sachverhalt im unklaren gelassen werden?

15. Führende Sicherheitsexperten der ÖVP verweisen darauf, daß der Sicherheitsstandard in 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 Aspang-Bahn zwischen Rennweg und Südbahnhof sehr wohl mit der oben angeführten Gefährdungssituation im Bereich des Bahnhofes Süssenbrunn vergleichbar sind, daß der Sicherheitsstandard in den genannten Bahnhöfen sogar teilweise noch weitaus schlechter als in Süssenbrunn ist. Welche Gründe hat der Verkehrsminister dafür, diese in der Anfragebeantwortung fälschlicherweise zu bestreiten?
Liegen dem Verkehrsminister keinerlei Berichte und Informationen über Sicherheitskritik und Sicherheitsmängel in den angeführten Bahnhöfen vor?
16. Welche Konsequenzen werden die offensichtlichen Fehlinformationen der ÖVP an den Verkehrsminister haben, die zur offensichtlich teilweise fälschlichen und lückenhaften Anfragebeantwortung durch den Minister geführt haben?
17. Welche Gesamtkonsequenzen werden aus der katastrophalen Katastrophenbewältigung des Zugsunglücks Süssenbrunn seitens des Ministeriums gezogen?
18. Lagen bereits vor dem Zugsunglück Süssenbrunn Berichte und Informationen über Sicherheitsmängel im Bereich Süssenbrunn oder im Bereich der angeführten anderen Bahnhöfe vor?
Wenn ja, mit welchem konkreten Inhalt?
19. Ist der Verkehrsminister nicht auch der Meinung, daß durch eine verstärkte Beschaffung von Indusimagneten bis hin zur Bestückung jeder Strecke Österreichs bis zu einem Ansteigen des Sicherheitsstandards kommen würde?
20. Welche Netzteile Österreichs sind derzeit mit keinem einzigen Indusimagnet ausgerüstet?