

Minister Waldbrunner über die Eisenbahnverkehrsunfälle214/A.B.  
zu 239/JA n f r a g e b e a n t w o r t u n g

Auf eine Anfrage der Abg. E b e n b i c h l e r und Genossen, betreffend die Häufung von Verkehrsunfällen bei den Österreichischen Bundesbahnen, teilt Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe Dipl.-Ing. W a l d b r u n n e r folgendes mit:

Gleich allen übrigen Eisenbahnverwaltungen betrachten auch die Österreichischen Bundesbahnen Sicherheit von Reisenden und anvertrautem Gut als ihr oberstes Gebot.

Schaffung und Erhaltung moderner technischer Einrichtungen, die geeignet sind, menschliche Unzulänglichkeit möglichst auszuschalten, fortgesetzte eingehende Schulung und periodische Prüfung der Bediensteten sowie konstante Verbesserung der noch durch die Einwirkungen der Kriegszeit beeinträchtigten Gleisanlagen und des rollenden Materiales dienen diesem Bestreben. Dass es nicht erfolglos war, beweist z.B. die Tatsache, dass die Gesamtzahl der Eisenbahnverkehrsunfälle und der dabei bedauerlicherweise zu Schaden gekommenen Personen, bezogen auf die Verkehrsleistung, seit Jahren konstante Senkung aufweist.

Im ersten Halbjahr 1954 wurden nach amtlichen Grundlagen im Gesamtverkehr Österreichs 4.027 Personen getötet oder schwer verletzt, hievon jedoch nur 138 Personen im Betriebe der Österreichischen Bundesbahnen.

Letztere Zahl gliedert sich wie folgt:

9 durch Eigenverschulden	getötete Reisende
17 durch Eigenverschulden	} getötete Bahnfremde
2 durch Drittverschulden	
21 durch Eigenverschulden	} verletzte Reisende
1 durch Drittverschulden	
2 durch Bahnverschulden	
13 durch Eigenverschulden	} verletzte Bahnfremde
4 durch Drittverschulden	
1 durch Bahnverschulden	
11 durch Eigenverschulden	} getötete Eisenbahnbedienstete
4 durch Bahnverschulden	
50 durch Eigenverschulden	

2. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

17. November 1954

1 durch Drittverschulden }  
 2 durch Bahnverschulden } verletzte Eisenbahnbedienstete

von

Die Entwicklung der Unfallshäufigkeit im Bahnverkehr 1951 bis 30. Juni 1954 ist aus folgender Zusammenstellung zu entnehmen:

<u>Jahresdurchschnitt der</u>	1951	1952	1953	I.-VI. 1953	I.-VI. 1954
Unfälle je 100 km Betriebslänge	12,45	11,06	9,38	4,22	4,68
Unfälle je 1 Mio Zugkm	12,70	10,78	9,27	8,77	9,27
Unfälle je 1 Mio Wagenachskm	0,37	0,33	0,28	0,27	0,28
<b>Getötete und verletzte Personen je:</b>					
1 Mio Zugkm	8,06	6,43	5,66	4,90	4,53
1 Mio Wagenachskm	0,24	0,20	0,17	0,15	0,14

Bedauerlicherweise haben sich im Laufe des 2. Halbjahres 1954 vier schwere Unfälle (Martinswand am 31.7.1954, Linz am 23.9.1954, Stockerau am 27.10.1954 und Hannersdorf am 8.11.1954) ereignet, die bahnseits zu vertreten sind und 4 Tote sowie 36 Schwerverletzte, daneben eine grössere Zahl Leichtverletzter forderten.

Drei von diesen vier schweren Unfällen gehen auf menschliches Versagen zurück.

Zu den Unfällen, die auf Verschulden von Eisenbahnbediensteten beruhen, kann festgestellt werden:

1.) In keinem einzigen der vorgekommenen Fälle hat es sich erwiesen, dass entweder die geltenden Verkehrsvorschriften oder die vorhandenen Sicherungseinrichtungen unzulänglich gewesen wären.

2.) Die beteiligten Bediensteten waren völlig ausreichend geschult sowie geprüft. Sie waren auch so eingesetzt gewesen, dass von physischer oder geistiger Überbeanspruchung nicht die Rede sein konnte.

3.) Da bei allen vorgekommenen Unfällen Leute schuldhaft wurden, die bis dahin einwandfrei ihren Dienst versehen hatten, können die beklagenswerten Vorkommnisse nur als Fälle des Aussetzens der Reaktionsfähigkeit der Beteiligten erklärt werden, wie sie gerade in diesem Jahre bei den europäischen Bahnen leider mehrfach zu verzeichnen gewesen sind.

(Z.B. 27.4. Frankfurt/M. Zusammenstoss Skandinavien-Express mit Personenzug:  
3 Tote, 60 Verletzte

3.7. Tournon-Frankreich Zusammenstoss Güterzug mit Dieseltriebwagenzug:  
30 Tote, 50 Verletzte

5.9. Rörvik-Schweden Expresszugentgleisung:  
6 Tote, 49 Verletzte

13.10. Arnheim-Holland Zugszusammenstoss:  
6 Tote, 15 Schwerverletzte

14.9. Odemura-Portugal Zugsentgleisung:  
34 Tote, 34 Verletzte ).

4. Unfallshäufigkeit jedes Massenverkehrsmittels steht erfahrungsgemäß in gewissem Zusammenhang mit gesteigerter Verkehrsleistung. Es darf nicht übersehen werden, daß die Gesamtzugkilometerleistung der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1937 54.8 Millionen, dagegen 1953 60.2 Millionen betragen hat und sich im Jahre 1954 auf ca. 63.5 Millionen steigern dürfte.

Schärfste Kontrolle der Diensttätigkeit des im ausübenden Verkehrsdienstestehenden Personales, periodische Nachprüfung seiner Fachkenntnisse, strenge Verfolgung auch der geringsten Nachlässigkeit, Dienstabziehung solcher Bediensteter, die nicht die nötige Zuverlässigkeit aufweisen, und schließlich konsequente Modernisierung der Sicherungseinrichtungen sind die Maßnahmen, die dazu dienen, das Entstehen schadensbringender Ereignisse durch menschliches Versagen weitestmöglich auszuschalten.

Die Ursache der Entgleisung des Zuges E 2202 am 27.10.1954 nächst Stockerau ist trotz eingehender Untersuchung bisher nicht geklärt. Festgestellt wurde der Bruch einer 15 m langen Schiene auf 13 Teile innerhalb einer Länge von 3 m, wobei es sich durchwegs um frische Brüche handelt. Diese Art des Bruches ist ein derart abnormaler Fall, wie er bei der Durchsicht von hunderten Schienenbruchmeldungen aus den vergangenen Jahrzehnten bei den Österreichischen Bundesbahnen nicht wieder aufscheint. Ob ein äußerlich nicht erkennbarer Materialfehler oder ein sonstiger außergewöhnlicher Umstand Anlaß zu diesem abnormalen Bruch gegeben hat, wird zurzeit metallurgisch untersucht. Die Besichtigung der Unfallstelle durch zahlreiche Bahnfremde und die dabei bemerkten einzelnen schadhaften Schwellen boten der Öffentlichkeit Anlaß zu einer scharfen Kritik, die hauptsächlich in der Feststellung gipfelt, die Österreichischen Bundesbahnen hätten es bisher verabsäumt, ihre Gleise in Ordnung zu bringen, und es sei nunmehr eine rasche Abhilfe dringend geboten. Da diese von der Öffentlichkeit und Presse gezogenen Schlüsse auf einer völligen Verkennung der wahren Sachlage beruhen, sei diese dargestellt:

Den Österreichischen Bundesbahnen obliegt die Erhaltung von 10.200 km Gleisen und 16.300 Weichen. In diesen Gleisen und Weichen sind 1.3 Millionen Tonnen Stahl, 15 Millionen Stück Schwellen und 20 Millionen Tonnen Schotter eingebaut. Um die gesamten Gleisablagen betriebssicher zu erhalten, muß jährlich ein bestimmter Prozentsatz davon erneuert werden, der sich aus der Lebensdauer der eingebauten Oberbaustoffe ergibt. Das daraus errechnete Mindestprogramm von 300 km vollständiger Gleis- und Schienenerneuerungen und 600 Einheiten Weichenerneuerungen muß jedes Jahr gleichmäßig

4. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

17. November 1954

durchgeführt werden, widrigenfalls ein Substanzverlust eintritt.

Bereits in den letzten Kriegsjahren wurden fast keine Erneuerungen mehr durchgeführt. Sie unterblieben aber auch in den Jahren 1945 und 1946 nahezu gänzlich, weil vorerst 2.510 km zerstörte oder schwer beschädigte Strecken unter Verwendung altbrauchbarer Stoffe, die zum Teil aus Nebengleisen entnommen wurden, fahrbar gemacht werden mußten. In den Jahren 1947 und 1948 konnte das Mindestprogramm, vornahmlich wegen des Materialmangels, nur zu einem Viertel ersetzt werden. In den folgenden Jahren stieg die Leistung, abgesehen von einigen Rückschlägen, ständig an, aber erst im Jahre 1953 konnte erstmals das Mindestprogramm erfüllt werden. Durch dessen Unterschreiten in den Jahren 1945 bis 1952 entstanden aber Rückstände von

1.200 km Gleis- und Schienenerneuerungen und von 1.700 Weichenerneuerungen. Dies bedeutet, daß die Oberbaustoffe in den Hauptgleisen mit schwerer Streckenbelastung länger als vorgesehen liegenbleiben müssen, ehe sie ausgebaut und soweit brauchbar in Strecken mit geringerer Belastung wieder verwendet werden können. Diese Rückstände müssen durch Leistungssteigerung aufgeholt werden, wobei ein um 30 Prozent erhöhtes Erneuerungsprogramm einige Jahre hindurch abgewickelt werden soll. Bereits in diesem Jahre wird das Jahressoll bei den Gleis- und Schienenerneuerungen um 5 Prozent, bei den Weichenerneuerungen um 10 Prozent überschritten werden. Im kommenden Jahr wird eine weitere Steigerung möglich sein, so daß mit einem 15 bis 20 Prozent höheres Programm gerechnet werden kann.

Besondere Sorge wird aber auch der Erneuerung der Holzschwellen zugewandt. Hier stehen die Österreichischen Bundesbahnen vor einer schwierigen Aufgabe, da neben der Erneuerung der normal anfallenden Holzschwellen seit kurzem die während des Krieges von der Deutschen Reichsbahn eingebauten salzgetränkten Schwellen vorzeitig und zusätzlich ausgebaut werden müssen. Aus diesem Grunde wurde die jährliche Normalausbaumenge von 600.000 Stück Schwellen vorsorglich bereits seit dem Jahre 1949 auf im Mittel 820.000 Stück erhöht. Auch heuer werden gegen 830.000 Schwellen, was einer Steigerung von 35 Prozent, und ab 1955 sollen 1,200.000 bis 1,300.000 Stück, was einer Steigerung von 100 Prozent entspricht, eingebaut werden. Damit wird in den Jahren 1959 bis 1960 der Anschluß an die normale Erhaltung gefunden sein. Bis dahin ist aber aus Sicherheitsgründen eine größere Zahl von Langsamfahrstellen unerlässlich. Einer weiteren Steigerung der Erneuerungen sind betriebliche, technische und materielle Grenzen gesetzt.

5. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

17. November 1954

Zwecks Rationalisierung der Oberbauarbeiten wird deren weitestgehende Mechanisierung angestrebt. An Großgeräten sind derzeit bereits fünf fahrbare Gleisstopfmaschinen und eine Bettungsreinigungsmaschine eingesetzt. Zahlreiche Kraftstopfaggregate und Kleinmaschinen wurden beschafft. Daß trotz allen größten Anstrengungen die Aufholung der kriegs- und nachkriegsbedingten Rückstände erst in etwa 5 bis 6 Jahren möglich ist, findet also in den technisch und betrieblich begrenzten Möglichkeiten eine volle Begründung.

-.-.-.-.-