

8. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

105/A.B.

zu 120/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

Zu der Anfrage der Abg. Dr. G r e d l e r und Genossen, betreffend Eisenbahnunfälle in Steindorf, Mauer-Öhling und Hütteldorf, nimmt Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. W a l d b r u n n e r wie folgt Stellung:

Ich bedaure ausserordentlich die im Laufe des letzten Jahres vorgekommenen Eisenbahnunfälle.

Sowohl ich selbst wie auch die Leitung und das Personal der Österreichischen Bundesbahnen sind sich der ausserordentlich grossen Verantwortung bewusst, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel alles vorzukehren, was zur Gewährleistung der Betriebssicherheit erforderlich ist.

Ich darf feststellen, dass bei den Österreichischen Bundesbahnen Unfälle zu keiner Zeit verschwiegen worden sind, sondern im Gegenteil, entsprechend dem jeweiligen Stand der darüber geführten Untersuchung unverzüglich lückenlose Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgte.

(Die weiteren Ausführungen stimmen wörtlich mit jenen der Anfragebeantwortung 104/A.B. zu 117/J, die wir auf den Beiblättern 2 bis 6 veröffentlichen, überein.)

9. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Die in der Anfrage aufgeworfenen vier konkreten Fragen beantwortet der Minister wie folgt:

Zu Punkt 1 (~~Was waren~~ die Ursachen der Entgleisungen der Schnellzüge in Steindorf, Mauer-Öhling und Hütteldorf?)

verweise ich auf die vorstehenden Ausführungen. (Widergegeben in 104/A.B.)

Zu Punkt 2 (Warum wurde der Entstehung der verursachenden Mängel nicht vorgebeugt?)

nehme ich wie folgt Stellung:

Wie auch im einzelnen aus der Beantwortung der 4. Anfrage hervorgeht, haben die Österreichischen Bundesbahnen stets sowohl durch bauliche Massnahmen wie auch durch eingehende Kontrollen alles vorgekehrt, um jeweils Unfallgefahr auszuschliessen.

Beim Unfall in Pöchlarn lag menschliches Versagen vor, das der Schuldige mit seinem Leben büssen musste.

Der Unfall in Mauer-Öhling ist nach übereinstimmender Erkenntnis fachlicher Experten trotz hinreichender Überwachung der in gutem Bauzustand befindlichen Strecke durch überraschend aufgetretene Gleisverdrückung, ausgelöst durch die damaligen atmosphärischen Verhältnisse, verursacht worden.

Der Unfall in Steindorf ereignete sich durch den technischen Mangel eines ausländischen Fahrzeuges, dessen Bau und Erhaltung von den Österreichischen Bundesbahnen nicht beeinflusst werden kann und dessen Mangel bei einer normalen während des Laufes eines Zuges vorgenommenen Wagenuntersuchung nicht erkennbar ist und dessen international festgelegte Revision von der Eigentumsverwaltung erst kürzlich durchgeführt worden war.

An der Klärung der Unfallsursache im Falle Hütteldorf-Hacking wird, wie bereits zu Punkt 1 ausgeführt, noch gearbeitet.

Zu Punkt 3 (Befinden sich Oberbau, Bahnanlagen und Fahrbetriebsmittel derzeit in einem Zustand, der eine Wiederholung solcher Unfälle fachmännischem Ermessen nach weitgehend ausschliesst?)

verweise ich auf meine Ausführungen anlässlich der Beratung des Bundeshaushaltes am 15. November 1956 im Finanz- und Budgetausschuss.



10. Beiblatt

Beiblatt zur Parlamentskorrespondenz

3. Juni 1957

Punkt 4 (Welche Vorsorgen sind zur Vermeidung solcher und anderer Unfälle für die Zukunft getroffen?)

beantworte ich wie folgt:

Das mit der Betriebsabwicklung befasste Personal der Österreichischen Bundesbahnen wird für die Ausübung des Dienstes laufend geschult, periodisch geprüft, und durch erfahrene Kontrolloren überwacht.

Die periodisch vorgesehenen Revisionen der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen sowie der Sicherungs- und Fahrleitungsanlagen werden auch in Zukunft mit der gebotenen Genauigkeit durchgeführt werden.

Um unvorhersehbare, plötzlich auftretende Veränderungen an den Gleis-, Weichen- und Fahrleitungsanlagen möglichst rasch zu entdecken und sie nicht erst zur Quelle eines schadenbringenden Ereignisses werden zu lassen, ist das Personal aller Gruppen des ausübenden Verkehrsdienstes sowie die Bediensteten des Bau-, Sicherungs-, Fernmelde- und Elektrodienstes neuerdings angewiesen worden, dem Zustand aller Anlagen gewissenhafteste Aufmerksamkeit zu widmen. In dieser Verfügung wurde auch angeordnet, wenn nötig, weitere Kräfte für Streckenbegehung und -beobachtung einzusetzen.

Jedem Bediensteten ist neuerlich zur Pflicht gemacht worden, bedenkliche Veränderungen der Anlagen unverzüglich dem nächsten Vorgesetzten zu melden.

Ausserdem wurde angeordnet, die Geschwindigkeitsverhältnisse auf allen Strecken der Österreichischen Bundesbahnen sofort neuerlich rigoros zu überprüfen.

-----