



II-4483 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/97-4-91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Anschöber und FreundInnen vom 14. November 1991,
Nr. 1954/J-NR/1991, "Zugsunglück Süßenbrunn/
Gefahrenstellen/katastrophale Katastrophen-
bewältigung"

1966/AB

1992-01-15

zu 1954 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Frage 1, 2 und 3:

"Welcher Zeitraum ist vom Zugsunglück bis zur Information der ÖBB vergangen?"

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?

Zu welchem konkreten Zeitpunkt sind Rettung, Polizei und Feuerwehr am Unglücksort jeweils eingetroffen?

Wie begründet der Verkehrsminister die Verzögerung um jeweils eine dreiviertel Stunde?"

Nach Angabe der Österreichischen Bundesbahnen ereignete sich der in Rede stehende Unfall am 9. November 1991 um 17.17 Uhr auf der Weiche 2 des Bahnhofes Süßenbrunn.

Die ÖBB begründen die Zeitspanne zwischen dem Erhalt der Kenntnis des Unglückes bis zur Verständigung der Rettungsmannschaften folgendermaßen:

Der für den Unfallbereich zuständige Fahrdienstleiter des Bahnhofes Süßenbrunn erhielt um etwa 17.22 Uhr Kenntnis von diesem außergewöhnlichen Ereignis.

- 2 -

Anschließend versuchte er sofort, den gemäß Einsatzplan zuständigen Gendarmerieposten Gerasdorf zu erreichen; diesem obliegt auch die Verständigung von Feuerwehr und Rettung. Wegen einer Telefonstörung (die Benützung des Postnetzes gelang nicht) ersuchte der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Süßenbrunn 17.27 Uhr den Fahrdienstleiter des Bahnhofes Deutsch Wagram, diese Verständigung durchzuführen.

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Deutsch Wagram versuchte bis 17.29 Uhr dreimal den Gendarmerieposten Gerasdorf zu erreichen, allerdings ergebnislos, da sich niemand meldete. Daraufhin wollte er den Gendarmerieposten Deutsch Wagram verständigen. Der Anruf wurde automatisch umgeleitet und endete mit einem Besetztzeichen. Um 17.35 Uhr gelang es ihm schließlich, den Gendarmerieposten Gänserndorf zu erreichen (Anrufumleitung), der über den Unfall und die Nichterreichbarkeit des Postens Gerasdorf informiert und um die Verständigung der Rettungsmannschaften gebeten wurde.

Um 17.45 Uhr rief der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Deutsch Wagram nochmals den Gendarmerieposten Gänserndorf an und bat neuerlich um Verständigung der Rettungsmannschaften. Laut Einsatzbericht des Roten Kreuzes erfolgte die Verständigung schließlich um 17.48 Uhr.

Im Bereich der ÖBB kam es - abgesehen von technischen Problemen mit Kommunikationseinrichtungen - zu keinen Fehldispositionen bei der Alarmierung der Rettungsmannschaften.

Die Unfallstelle liegt abseits des öffentlichen Straßennetzes und ist - speziell bei Dunkelheit - schwer erreichbar, da eine Zufahrtsmöglichkeit nur über Feldwege gegeben ist. Darüberhinaus ergaben sich - nach Auskunft der ÖBB - durch die Situierung der Unfallstelle an der Landesgrenze Wien/Niederösterreich Probleme hinsichtlich der Zuständigkeit der Einsatzmannschaften.

- 3 -

Die ersten Einsatzfahrzeuge trafen zwischen 18.10 Uhr und 18.15 Uhr am Unfallort ein.

Zu Frage 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?"

Durch den Unfall kam es zu einer Schalterlösung im Unterwerk Floridsdorf, wodurch die Fahrleitung automatisch abgeschaltet wurde. Nach bahninternen Meldevorgängen wurde eine Fahrleitungsmannschaft zum Unfallort beordert, die um 18.00 Uhr die für die Rettungsmaßnahmen relevante Schaltgruppe 146 erdete. Die erst nach Abschluß der Arbeiten eintreffenden Rettungsmannschaften wurden davon verständigt, daß ein Bergen der Verletzten aus den Fahrgasträumen gefahrlos vorgenommen werden kann.

Zu Frage 5:

"Wer trägt nach den abgeschlossenen Ermittlungen in den oben angeführten Einzelfällen die Verantwortung für das Versagen der ÖBB?"

Im Hinblick auf den dargestellten Sachverhalt kann ein Versagen der ÖBB nicht erkannt werden.

Zu Frage 6:

"Welche konkreten Ursachen mußte das Verkehrsministerium für die Zugkatastrophe Süßenbrunn feststellen?

Welche Konsequenzen werden aus dieser Ursachenanalyse gezogen?"

Als Ursache des bedauerlichen Unfalles in Süßenbrunn wurde ein unerlaubtes Überfahren des haltzeigenden Ausfahrssignales "H22" durch den Triebfahrzeugführer des Schnellbahnzuges 24607 (Wolkersdorf ab um 16.59 Uhr) festgestellt.

- 4 -

Zu Frage 7:

"Kann der Verkehrsminister öffentliche Berichte über schwere Mängel an den Signalanlagen bzw. das Fehlen von Magnetweichen als eine zentrale Ursache des Zugsunglückes bestätigen? Wenn ja, wie und wann werden diese Mängel abgestellt? Waren diese Mängel der ÖBB und dem Ministerium bereits vor dem Unglück bekannt?"

Öffentliche Berichte über schwere Mängel an den Signalanlagen der ÖBB können nicht bestätigt werden. Als zentrale Ursache des Zugsunglückes ist die Nichtbeachtung des "Halt" zeigenden Signals durch den Triebfahrzeugführer anzusehen.

Zu Frage 8:

"Auch im Südbahnhofbereich bei den Bahnhöfen Gloggnitz, Felixdorf, Leobersdorf und Wien-Liesing, im Ostbahnbereich bei den Stationen Schleimbach und Neubau-Kreuzstetten und im Bereich der Wiener Schnellbahn bei der Einmündung der Aspangbahn zwischen Rennweg und Südbahnhof kommt es 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?"

Die angeführten Bahnhöfe im Bereich der Südbahn, Ostbahn und Wiener Schnellbahn sind mit den örtlichen Gegebenheiten im Bahnhof Süßenbrunn, einem Kreuzungsbauwerk mit Schleifengleisen, nicht vergleichbar.

Im Zuge des Ausbaues des Gleiswechselbetriebes werden sämtliche Sicherungsanlagen dem modernsten Stand der Technik angepaßt. Darüberhinaus werden bei der Modernisierung der Sicherungsanlagen im österreichischen Streckennetz im Bereich von Vor- und Hauptsignalen grundsätzlich auch sogenannte Gleismagnete eingebaut (induktive Zugsicherung). Der Begriff "Magnetweiche" ist in der Eisenbahnterminologie nicht gebräuchlich.

- 5 -

Zu Frage 9:

"Welche konkreten weiteren Informationen liegen dem Verkehrsminister über ähnliche weitere Gefahrenstellen im Netzbereich der ÖBB vor?

Welche Maßnahmen werden zu welchem Zeitpunkt der Beseitigung dieser Gefahrenstellen gesetzt?

Welches Kostenvolumen schätzt der Minister zur Behebung dieser Sicherheitsrisiken?"

Das Streckennetz der Österreichischen Bundesbahnen ist grundsätzlich als sicher anzusehen. Unterschiede zwischen den einzelnen Sicherungsanlagen ergeben sich aus der jeweiligen Bauart der Sicherungsanlagen, die durch betriebliche Maßnahmen ergänzt werden. Jedenfalls ist von einem gleichen Sicherheitsstandard im gesamten Netz auszugehen, bei Sicherungsanlagen älterer Bauart ist lediglich eine geringere Verkehrsdurchlässigkeit in Kauf zu nehmen, jedoch keine Verringerung des Sicherheitsstandards gegeben.

Zu Frage 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?"

Die ÖBB bedienen sich für Aufräumarbeiten nach außergewöhnlichen Ereignissen sogenannter "Hilfszüge".

Diese mit allen erforderlichen Gerätschaften ausgerüsteten Züge sind ausschließlich zur raschen Bergung entgleister bzw. beschädigter Fahrzeuge bestimmt. Ihr Einsatz ist jedoch nicht zur Rettung und Bergung verunfallter Personen vorgesehen.

Der anlässlich des Zugsunglückes nach Süßenbrunn beordnete Hilfszug traf um 18.42 Uhr an der Unglücksstelle ein. In der

- 6 -

Folge wurden noch zwei weitere Hilfszüge eingesetzt. Die Zuführung erfolgte zum frühestmöglichen Zeitpunkt, eine Verzögerung im Sinne einer Verspätung lag nicht vor.

Wien, am 14. Jänner 1992
Der Bundesminister

