

III-5878 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

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. 5905/19-4-92

26321A3

1992 -05- 12

ZU 26191J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Flicker und Kollegen vom 12. März 1992,  
Zl. 2619/J-NR/1992 "Zugsunglück bei Süßenbrunn"

Im Allgemeinen:

Als zentrale Ursache für das Zugsunglück bei Süßenbrunn ergab die Erhebung, wie dies bereits in der Anfragebeantwortung vom 3. Februar 1992 zur parlamentarischen Anfrage vom 3. Dezember 1991, Zl. 2069/J-NR/1991 ausgeführt wurde, die Nichtbeachtung des "Halt" zeigenden Hauptsignals H 22 durch den Triebfahrzeugführer des Schnellbahnzuges 24607. Gegenteilige Auffassungen angeblich sachkundiger Mitarbeiter der Österreichischen Bundesbahnen konnten durch mein Ressort nicht verifiziert werden.

Auf Grund der unterschiedlichen Signalbilder in der jeweiligen Freistellung ist eine Verwechselbarkeit der Signale H 2 und H 22 für einen Triebfahrzeugführer mit Streckenkenntnis nicht anzunehmen. Auch wurde eine ausreichende Sicht festgestellt.

Ein ausreichender Bremsweg zum Hauptsignal ist durch den Standort des Vorsignals und die dort befindliche Indusi-Einrichtung gegeben, wobei der Vorsignalabstand auf den ungünstigsten Fall ausgelegt wird, sodaß jeder Zug bei ordnungsgemäßem Verhalten des Triebfahrzeugführers zuverlässig vor dem Hauptsignal angehalten werden kann. Der Abstand des Vorsignals vom Hauptsignal H 22 beträgt tatsächlich 858 m.

Ein Rückschluß auf die Stellung des Vorsignals ergibt sich nicht allein aus dem Schreibimpuls des Registriergerätes des Triebfahrzeuges, sondern aus der Gesamtheit der vorliegenden

- 2 -

Registrierungen auf den beteiligten Triebfahrzeugen und im Stellwerk sowie auf Grund der sicherungstechnischen Konfiguration der Gesamtanlage.

Zu den Ausführungen hinsichtlich des Triebfahrzeuges der Reihe 4020 darf festgehalten werden, daß es dem Triebfahrzeugführer jederzeit möglich ist, mittels des Führerbremsventils in der Schnellbremsstellung eine Schnellbremsung durchzuführen.

Bezüglich der angeführten Signalvorschrift V 2 und Verkehrsvorschrift (richtig: Betriebsvorschrift) V 3 der Österreichischen Bundesbahnen wäre festzuhalten, daß die Signalvorschrift die Beschreibung und Bedeutung der einzelnen Signale zum Inhalt hat, die Zusatzbestimmungen zur Signalvorschrift regeln unter anderem, welche derzeit bestehenden Signaleinrichtungen (beispielsweise Formsignale) bis zur nächsten Erneuerung noch belassen werden dürfen, und enthalten darüberhinaus ergänzende Bestimmungen. Derartige Übergangs- und Ausführungsbestimmungen gibt es bekanntermaßen in unzähligen Gesetzen, Verordnungen und sonstigen Rechtsvorschriften, sodaß deren Vorhandensein keinesfalls als unklare Vorschriftensituation interpretiert werden kann.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Ist es richtig, daß das Registriergerät (Fahrtschreiber) 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?"

Wenn ja zu Frage 1, ist daher die Aussage in der Anfragebeantwortung, daß die Schuld des Triebfahrzeugführers durch das Registriergerät belegt ist, falsch?"

Es ist zutreffend, daß das Registriergerät des Triebfahrzeuges nicht zwischen den Vorsignalstellungen "Vorsicht", "Haupt-

- 3 -

signal frei mit 40 km/h" und "Hauptsignal frei mit 60 km/h" unterscheidet.

Wie bereits in der Einleitung ausgeführt, ergibt sich ein Rückschluß auf die Stellung des Vorsignals zu H 22 "Vorsicht" nicht allein aus dem Schreibimpuls des Registriergerätes des Triebfahrzeuges, sondern aus der Gesamtheit der vorliegenden Registrierungen auf den beteiligten Triebfahrzeugen und im Stellwerk sowie auf Grund der sicherungstechnischen Konfiguration der Gesamtanlage.

Zu Frage 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?"

Mein Ressort als Oberste Eisenbahnbehörde hat verfügt, daß bis zur abschließenden Klärung der Vorkommnisse und der endgültigen Feststellung der Unfallursache die zulässige Geschwindigkeit unmittelbar vor dem Unfallbereich (ab der Weiche 71 bis zum Signal H 22) auf 40 km/h herabzusetzen ist. Die Aufstellung des Signalnachahmers, der auf Grund der ausreichenden Sichtverhältnisse nicht erforderlich wäre, stellt eine rein psychologische Maßnahme zur Beruhigung der Mitarbeiter dar und ist keineswegs das Eingeständnis eines Versäumnisses.

Zu Frage 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?"

Die örtlich zuständige Bundesbahndirektion Wien gab bekannt, daß ihr Hinweise auf unübersichtlich angebrachte Lichtsignale

- 4 -

nicht bekannt sind, sodaß kein Grund besteht, die korrekte und vollständige Beantwortung der Erstanfrage zu bezweifeln.

Zu Frage 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?"

Es ist zutreffend, daß die für die Aufstellung der Signale maßgeblichen Bestimmungen eindeutig und für den Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen einheitlich festgelegt sind.

Die bereits vorher im Motiventeil der Anfrage erläuterten Zusatzbestimmungen beinhalten Übergangs- und Ergänzungsbestimmungen für bestimmte Signaleinrichtungen.

Zu Frage 6:

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

Wie im Motiventeil bereits ausgeführt, ergab die Erhebung, daß als zentrale Ursache des Zugsunglückes in Süßenbrunn sehr wohl das Überfahren des "Halt" zeigenden Signals H 22 durch den Triebfahrzeugführer anzusehen ist.

Wien, am 8. Mai 1992  
Der Bundesminister

