

~~II-6070~~ 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. 5905/24-4-92

2672IAB

1992 -05- 21

zu 2700 13

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Ansober, Freunde und Freundinnen vom 20. März 1992,
Zl. 2700/J-NR/1992 "Zugsunglück Süßenbrunn/
katastrophale Katastrophenbewältigung/Verdacht
der falschen Anfragebeantwortung"

Zum Motiventeil der Anfrage darf ich festhalten, daß die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 1954/J-NR/1991 selbstverständlich nach bestem Wissen und Gewissen auf Basis des damaligen Erhebungsstandes erfolgte.

Ihre Fragen darf ich im einzelnen wie folgt beantworten:

Zu Frage 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?"

Die ÖBB teilten mir mit, daß sie von der in der gegenständlichen parlamentarischen Anfrage angeführten Strafanzeige durch einen Artikel im Nachrichtenmagazin "Profil" Kenntnis erlangten.

Zu Frage 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?"

Nach den offiziellen Aufzeichnungen hat sich der Unfall um 17.17 Uhr ereignet.

- 2 -

Zu Frage 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?"

Das Zentralstellwerk Süßenbrunn befindet sich ca. 550 m von der Unfallstelle entfernt.

Anhand der Anzeigen auf der Panoramatafel des Zentralstellwerkes konnte sofort das Auftreten einer Störung festgestellt werden, wobei dies jedoch noch keinen Rückschluß auf die tatsächlichen Gegebenheiten erlaubte. Aufgrund der Wahrnehmung der Störung leitete der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Süßenbrunn sofort Nachforschungen ein.

Um 17.22 Uhr - nach einem Anruf von der Unfallstelle - herrschte Gewißheit über den Zusammenstoß und dessen Ausmaß.

Zu Frage 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?"

Sowohl die Unfallstelle als auch das Zentralstellwerk Süßenbrunn liegen nach den mir vorliegenden Informationen im Gemeindegebiet von Gerasdorf im Bundesland Niederösterreich. Daraus ergibt sich die Zuständigkeit des Gendarmeriepostens Gerasdorf.

Zu Frage 5:

"In seiner Anfragebeantwortung verweist der Verkehrsminister darauf, daß wegen einer Telefonstörung (die Benützung des Postennetzes gelang nicht) der Fahrdienstleiter des Bahnhofes

- 3 -

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?"

Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Süßenbrunn gab an, bei der versuchten telefonischen Verständigung der Einsatzkräfte ständig ein Besetztzeichen erhalten zu haben. Daher mußte sich der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Süßenbrunn im Wege der bahninternen Kommunikation der Hilfe des Fahrdienstleiters des benachbarten Bahnhofes Deutsch Wagram bedienen.

Zu Frage 6:

"Die vom Verkehrsminister in seiner Anfragebeantwortung genannten Uhrzeiten der angeblichen - einsatzplanwidrigen - Verständigungsversuche sind absolut unglaubwürdig. Halten diese angegebenen Zeitpunkte einer neuerlichen Überprüfung statt? Wurde diese neuerliche Überprüfung durchgeführt?"

Die angegebenen Zeiten wurden neuerlich bahnintern überprüft. Die Richtigkeit dieser überprüften Zeiten wurde auch von der Gendarmerie bestätigt.

Zu Frage 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?"

Der Einsatzplan enthält alle Maßnahmen, die im Falle eines außergewöhnlichen Ereignisses zu setzen sind. Er ist untergliedert in einen Teil "bahninterne Meldungen und Veranlassungen" sowie in einen Teil "Alarmierung von Hilfskräften". Dem Einsatzplan wurde meinen Informationen nach entsprochen, sodaß es lediglich durch das in der Beantwortung des Fragepunktes 5 behandelte Nichtzustandekommen einer direkten tele-

fonischen Verbindung zu den bekannten Abweichungen bei der Alarmierung der Einsatzkräfte kam.

Zu Frage 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?"

ÖBB-intern haben sich aus der Situierung der Unfallstelle und des Unfallbereichsbahnhofes keine Schwierigkeiten ergeben. Allerdings wurden Meldungen seitens der Gendarmerie irrtümlich an Wiener Stellen weitergeleitet. Im Hinblick auf diese Problematik wurde über Einladung der Magistratsdirektion der Stadt Wien unter Beteiligung von Polizei, Rettung, Feuerwehr und ÖBB eine Arbeitsgruppe für länderübergreifende Rettungsmaßnahmen gebildet. Als Ergebnis können mittlerweile in Randgebieten Niederösterreichs an der Grenze zu Wien auch Wiener Hilfskräfte in den Einsatzplänen vorgesehen werden.

Zu Frage 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?"

Die Einsatzpläne aller Unfallbereichsbahnhöfe sind ständig auf dem aktuellen Stand zu halten und werden zusätzlich zweimal jährlich zu fixen Terminen überprüft. In Anbetracht des Ereignisses wurde mittels Fernschreibens eine gesonderte Überprüfung angeordnet.

- 5 -

Zu den Fragen 10 und 11:

"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?

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?"

Aufgrund des Unfalles kam es zu einer sofortigen Schalterlösung im Unterwerk Floridsdorf, womit die Fahrleitung automatisch abgeschaltet wurde.

Der gefahrlose Zugang zur Unfallstelle ist - unabhängig von einer Schalterlösung im Unterwerk - jederzeit möglich, solange keine wesentliche Absenkung der Fahrleitung eintritt. Im Unfallbereich hat die Fahrleitung eine Höhe von 5,75 m über der Schienenoberkante. Durch den Unfall kam es zu einer Absenkung der Fahrdrathöhe um ca. 0,75 m. Eine Begehung der Unfallstelle war somit möglich. Darüberhinaus berichten mir die ÖBB, daß die beschädigte Fahrleitung im Unfallbereich bei Eintreffen der Einsatzkräfte bereits geerdet war. Die Bergungsmannschaften wurden davon unverzüglich in Kenntnis gesetzt.

Eine Gefährdung war daher zu keinem Zeitpunkt gegeben.

Der in der Anfrage zitierte § 29 der Dienstvorschrift DV M 22 regelt die Vorgangsweise bei entgleisten Triebfahrzeugen, da

- 6 -

eine Ableitung des Stroms aufgrund des fehlenden Kontakts zur Schiene grundsätzlich nicht möglich sein muß. Bei diesem Unfall waren jedoch ein Triebfahrzeug umgestürzt (hatte somit keinen Kontakt mehr zur Fahrleitung) und die beiden anderen Triebwagen nicht entgleist.

Eine Anwendung der genannten Bestimmung war daher nicht erforderlich.

Zu Frage 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 Rettungsautos 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?"

Zu dem in diesem Fragepunkt dargelegten Sachverhalt wurde bereits umfassend in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 1954/J-NR/1991 Stellung genommen.

Zu Frage 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?"

Durch den Standort des Vorsignals und die dort befindliche Indusi-Einrichtung wird ein ausreichender Bremsweg zum Haupt-

- 7 -

signal sichergestellt, wobei der Vorsignalabstand auf den ungünstigsten Fall ausgelegt wird, sodaß jeder Zug bei ordnungsgemäßen Verhalten des Triebfahrzeugführers zuverlässig vor dem Hauptsignal angehalten werden kann.

Zu Frage 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 Bahnhofes Süßenbrunn gegeben hat und diese bekannterweise am gleichen Tag, an dem die Anfragebeantwortung verfaßt wurde, korrigiert wurden?"

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 auf 40 km/h herabzusetzen ist. Rückschlüsse auf allfällige Mängel der Signalanlage können aus dieser Maßnahme nicht abgeleitet werden. Aus diesem Grund muß daher auch der Vorwurf einer falschen Anfragebeantwortung zurückgewiesen werden.

Zu Frage 15:

"Führende Sicherheitsexperten der ÖVP verweisen darauf, daß der Sicherheitsstandard in 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 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?"

Bereits in der Anfragebeantwortung vom 14. Jänner 1992 wurde darauf hingewiesen, daß der Bahnhof Süßenbrunn mit keinem der angeführten Bahnhöfe vergleichbar ist. In Süßenbrunn kreuzen einander niveaufrei zwei zweigleisige Strecken, die miteinander durch Schleifengleise verbunden sind. Vergleichbare Anlageverhältnisse liegen in keinem der angeführten Bahnhöfe vor.

Zu Frage 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?"

Mir sind keine Fehlinformationen bekannt.

Zu Frage 17:

"Welche Gesamtkonsequenzen werden aus der katastrophalen Katastrophenbewältigung des Zugsunglücks Süßenbrunn seitens des Ministeriums gezogen?"

Mein Ressort als Oberste Eisenbahnbehörde nimmt die Vorfälle zum Anlaß, die diesbezüglichen Regelungen für außergewöhnliche Ereignisse einer kritischen Prüfung zu unterziehen.

Zu Frage 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?"

Mir wurden keine derartigen Berichte gemeldet, die vor dem Zugsunglück vorgelegen wären.

- 9 -

Zu den Fragen 19 und 20:

"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?"

Welche Netzteile Österreichs sind derzeit mit keinem einzigen Indusimagnet ausgerüstet?"

Der Einsatz der Indusi ist abhängig von der Zugsfrequenz und den jeweiligen Streckenverhältnissen, auf untergeordneten Strecken ist die Sicherheit der Betriebsführung durch andere Maßnahmen gewährleistet.

Wien, am 19. Mai 1992
Der Bundesminister

