

366/J

der Abg. Rosenstingl,  
an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
betreffend dem Unfall des Intercityzuges Wien - Bregenz im Ortsgebiet von  
Braz/Vorarlberg

Am 11.8.1995 entgleiste infolge eines Murenabganges der Intercityzug Wien - Bregenz und verunglückte schwer. In der Folge wurden Fahrgäste getötet und verletzt. Den schwer verletzten Passagieren stünden nach den Schadensersatzansprüchen außerhalb des EKHGes (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz) hohe Entschädigungen wegen Schmerzen und Verunstaltung und teilweise auch Renten wegen Erschwerung des Fortkommens zu. Die Bestimmungen des EKHGes schränken diese Beträge auf einen Bruchteil der oben genannten Ansprüche ein. Um die Haftungsbegrenzung des EKHGes ausschließen zu können, müßte der ÖBB Verschulden nachgewiesen werden. Die ÖBB hat bereits teilweise Zahlungen geleistet, die sich in ihrer Höhe an der niedrigeren Entschädigung durch EKHG orientiert. Diese Zahlungen erfolgten mit der Information, daß bei Anstrengung eines gerichtlichen Prozesses im Falle des Unterliegens auch diese Summe zurückzuzahlen wäre.

Ein Verschulden der ÖBB wird von dieser grundsätzlich abgelehnt, kann aber aus verschiedenen Gründen angenommen werden. Zusätzlich erschweren die Organe der ÖBB Untersuchungen, indem sie Aussagen über die Frage des Unfallherganges zurückhalten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die nachstehende

Anfrage:

- 1 . Besteht eine Anordnung oder eine sonstige Verpflichtung für die Bediensteten der ÖBB, über Ursache, Hergang oder Folgen des Zugunglücks vom 11.8.1995 Wissen zurückzuhalten?
2. War der ÖBB bewußt, daß es sich bei dem betroffenen Streckenabschnitt der Arlbergstrecke auch im Bereich der Brücke über den Masonbach im Gemeindegebiet Braz/Vorarlberg um ein bekannt gefährliches Gebiet handelt?
3. Warum wurde dann trotz mehrfacher Warnung der Sachverständigen über die besondere geologische Gefährlichkeit dieses Gebietes die Verbauung des Masonbaches nicht durchgeführt, sondern andere Investitionen bevorzugt?
4. Warum wurde das Bachbett des Masonbaches jahrelang vor dem Unfall nicht gesäubert und geräumt und die Büsche darin entfernt, unmittelbar danach jedoch großzügig ausgeholzt? Ist die ÖBB nicht verpflichtet, im Bereich ihrer Bahnanlagen dafür zu sorgen, daß die Wasserläufe, Abläufe und Bachbette, wie die des Masonbaches, den notwendigen Umfang haben, und so einen ungehinderten Ablauf von Wasser und Geröll ermöglichen?
5. Warum wurden dann gerade heuer, kurz nach diesem tragischen Unfall, umfangreiche Planungsarbeiten zur Entschärfung dieser Situation begonnen?
6. Der Abgang der Mure kam nicht unerwartet. 25 Minuten zuvor wurde durch

Sirenenignal über die zu erwartende Unwetterfront gewarnt. Der Anrainer des der Brücke benachbarten Gebäudes hat rechtzeitig vor dem Abgang sein Hab und Gut entfernt. Wie kann die unvorbereitete Befahrung einer gefährlichen Strecke in dieser zu erwartenden Gefahrensituation gerechtfertigt werden?

7. Warum war die für Notfälle von der ÖBB eingerichtete Fernmeldeeinrichtung bei dem Haus des oben genannten Anrainers nicht in Betrieb?

8. Warum wurde diese rechtzeitig vor der Begehung der für dieses Unglück zuständigen Kommission entfernt?

9. Warum wurde die Bahnsignalanlage nach dem Unglück entfernt?

10. Für die Wintermonate gilt auf dieser Strecke ein Gefahrenplan. Dabei darf der Zug eine Geschwindigkeit von nur 25 - 30 km/h fahren. Bei dieser Geschwindigkeit wäre das Unglück nicht passiert. Leider fuhr der Zug mit 70 km/h. Warum gilt in Gefahrensituationen wie dieser im Sommer kein Alarmplan, der eine der Situation angepaßte Geschwindigkeit vorschreibt?

11. Die Bruchüberwachung der Arlbergstrecke hat ihre Sensoren in den Oberleitungsmasten. An der Unglücksstelle im Bereich des Masonbaches befinden sich keine Masten. Das System konnte also bei Einsturz der Brücke nicht reagieren. Gibt es Sicherheitssysteme, die einen Brückeneinsturz registrieren und das Anhalten dieses Zuges veranlassen hätte können?

12. Warum verwendet die ÖBB auf dieser bekannt gefährlichen Strecke ein technisch unzureichendes Sicherheitssystem?

13. Es ist bekannt, daß die Waggons der neuen Bauart wesentlich sicherer sind, als die alten. Im Intercityzug war einzig ein neuer Wagon im Einsatz, der den Belastungen des Unfalls gut standgehalten hat. Warum wurden gerade auf dieser gefährlichen Strecke hauptsächlich die alten Waggons eingesetzt?

14. Der Abgang der Mure im oberen Bereich wurde durch das von dieser erzeugte Donnern bereits fünf bis zehn Minuten vor Ankunft des Zuges in der Gemeinde wahrgenommen. Welche Sicherheitsbestimmungen bestehen, um in solchen Situationen die Weiterfahrt eines Zuges zu verhindern?

15. Der Bahnhof Bludenz wurde von der Gendarmerie über die drohende Gefahr verständigt. Warum wurde nichts unternommen?

16. Die Landstraße war bereits wegen Vermurung genau in diesem Abschnitt gesperrt. Auch Einsatzkräfte waren schon bei der Arbeit, um die Straße zu räumen. Wie kommt es, daß selbst bei solchen Vorkommnissen und nach dieser Zeitspanne von der ÖBB noch keine Maßnahmen ergriffen wurden?

17. Die ÖBB hat eine Haftpflichtversicherung für derartige Fälle abgeschlossen. Warum werden die Ansprüche aus dieser Versicherung nicht ausgenutzt und gegenüber den für das ganze Leben schwer geschädigten Bahnbenutzern Entgegenkommen gezeigt?