
7779/J XXV. GP

Eingelangt am 27.01.2016

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend die Kollision am Semmering und Klagsdrohungen statt Aufklärung durch
ÖBB-Boss Christian Kern

In der Kronen Zeitung vom 14. Dezember 2015 erschien auf Seite 14 ein Artikel zum Unfall am Semmering. Er hatte den Titel: „Ursache des Tunnel-Unfalls: Der Zug war stark überladen!“. Zum Hintergrund: Am 1. Dezember 2015 ereignete sich ein folgenschwerer Unfall, ein Zugführer verletzt wurde und Sachschaden im Ausmaß von fünf Millionen Euro entstand. Eine mehrwöchige Sperre des Tunnels war die Folge. Die Informationspolitik der Österreichischen Bundesbahnen war bestenfalls bemerkenswert. Ebenso wie die Reaktion von Christian Kern auf den erschienen Beitrag. Diesem waren Insiderinformationen zugrunde gelegen, wodurch es infolge massiver Überladung des Zuges mit der Nummer 42322 zu dem Unglück gekommen sein soll.

Anstatt aktiv an der Aufklärung der Unfallursache mitzuwirken, drohte der Vorstandsvorsitzende der ÖBB-Holding AG noch am Sonntag, dem 13. Dezember mit juristischen Schritten: *„Sehr geehrter Herr Deimek! Überladen??? Wie können Sie so etwas absurdes (sic!) behaupten. Sie zwingen uns juristische Schritte zu unternehmen. Solche Vorwürfe haben strafrechtliche Konsequenzen. Dementsprechend werden wir die Angelegenheit unseren Anwälten übergeben. Das werden wir sicher nicht auf uns sitzen lassen! Mfg ck“*

ÖBB-Sprecherin Sonja Horner versuchte diese mögliche Unfallursache gegenüber Medienvertretern auszuräumen. Ein aktueller Beitrag im Fachmagazin „Eisenbahn Österreich – 1/2016“ scheint jedoch die mehr als laxe Auslegung von Sicherheitsvorschriften seitens der ÖBB zu bestätigen - und zudem den geäußerten Verdacht der Überladung. Im Artikel „Kuriose Zugkollision am Semmering“ auf Seite 28 heißt es: *„Zumindest auf der Semmering-Strecke nehmen es die ÖBB mit ihren eigenen Dienstvorschriften für Zughakengrenzlasten und Belastungstafeln nicht sehr genau: die Folge sind relativ häufige Zugtrennungen. Auch der Holzzug war trotz eines Gewichts von 1455 Tonnen nur mit einer Zuglokomotive 1116 188 (Belastung 650 Tonnen) und dem Nachschiebebetriebfahrzeug 1144 202 (Belastung 600 Tonnen) bespannt und daher um 205 Tonnen zu schwer. Bei der Anfahrt vor dem Einfahrsignal A um 7.55 Uhr trennte sich der Zug zwischen der 1116 188 und dem ersten Wagen. Er kam im Km 103.300 zum Stehen; der abgerissene Zugteil wurde zwangsgebremst. Eine Wiedervereinigung war wegen der Schäden an der Kupplung*

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

nicht möglich, und wegen des Zuggewichts konnte die 1144 202 den abgetrennten Zugteil auch nicht in den Bahnhof Semmering schieben.“

Den folgenschweren Anfangspunkt der Unfallkette bildete also wohl gravierende Missachtung von Sicherheitsbestimmungen. Im konkreten Fall eine Überladung um 205 Tonnen. Folgt man der Argumentation des zitierten Beitrages, muss sogar von systematischer Missachtung der Sicherheitsbestimmungen ausgegangen werden.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE

1. Wurde bereits von unabhängiger Stelle untersucht, ob es auf der Semmering-Strecke häufiger zur Missachtung von Zughakengrenzlasten und Belastungstafeln kommt?
2. Wenn ja, wann und durch welche Stelle erfolgte die Untersuchung?
3. Wenn ja, welches Ergebnis hatte diese Untersuchung zur Folge?
4. Wenn ja, in wie vielen Fällen kam es in diesem Zusammenhang zu Unfällen und welcher Schaden ist dabei jeweils entstanden?
5. Wenn nein, wann werden diese Vorwürfe durch eine unabhängige Stelle untersucht werden?
6. Wie kann unter den geschilderten Umständen ein ordnungsgemäßer und sicherer Bahnbetrieb gewährleistet werden?