

**2646/AB**  
**vom 07.10.2025 zu 3117/J (XXVIII. GP)**

**bmimi.gv.at**

■ Bundesministerium  
 Innovation, Mobilität  
 und Infrastruktur

**Peter Hanke**  
 Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Walter Rosenkranz  
 Parlament  
 1017 Wien

[ministerbuero@bmimi.gv.at](mailto:ministerbuero@bmimi.gv.at)  
 +43 1 711 62-658000  
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.635.534

03. Oktober 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hammer, Freundinnen und Freunde haben am 07. August 2025 unter der **Nr. 3117/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die wiederholten und gravierenden Versäumnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörde bei der Überwachung der Bahnsicherheit, die anhaltende Gefährdung im österreichischen Schienennetz und die Ignoranz eigener Sicherheitsempfehlungen an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 und 7:

- Welche konkreten, über die bloße Herausgabe einer „Sicherheitsempfehlung“ hinausgehenden Maßnahmen hat die Eisenbahnaufsichtsbehörde nach dem 12. Dezember 2023 ergriffen, um die von ihr selbst festgestellten „zahlreiche[n] offensichtliche[n] sicherheitsrelevante[n] Nichtkonformitäten“ bei der Beurteilung des Betriebszustandes von Fahrzeugen durch alle Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturunternehmen aktiv zu beheben und das Risiko des Einsatzes unsicherer Fahrzeuge zu minimieren?
- Welche Überprüfungen oder Audits wurden zwischen dem 12. Dezember 2023 und dem erwähnten Vorfall im März 2025 bei den betroffenen Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen durchgeführt, um die Umsetzung der Sicherheitsempfehlung und die Behebung der darin angeführten Mängel sicherzustellen?
- Welche Überprüfungen oder Audits wurden seit dem erwähnten Vorfall im März 2025 bis zum Zeitpunkt
  - a) der Einbringung dieser Parlamentarischen Anfrage,
  - b) der Beantwortung dieser Parlamentarischen Anfrage
 bei den betroffenen Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen durchgeführt, um die Umsetzung der Sicherheitsempfehlung und die Behebung der darin angeführten Mängel sicherzustellen?
- Welche konkreten, über die reine Stichprobenkontrolle hinausgehenden Maßnahmen hat die Eisenbahnaufsichtsbehörde seit 2008 (und den Antworten von Minister Faymann auf die Anfrage 4852/J in der XXIII.GP) ergriffen, um die Qualität der technischen Überprüfung und Wartung von „Vertrauenszügen“ und ausländischen Güterwa-

*gen, die das österreichische Schienennetz befahren, effektiv zu überwachen und Mängel vor dem Eintritt in Österreich zu erkennen, insbesondere vor dem Hintergrund der 2023 selbst festgestellten Nichtkonformitäten?*

Die Oberste Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) wurde im Oktober 2023 informiert, dass seitens einiger Eisenbahnunternehmen die Inkraftsetzung eines „Branchenregelwerks“ mit Fahrplanwechsel im Dezember 2023 geplant sei. Die Durchsicht des Regelwerkes offenbarte Mängel, daher wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde umgehend eine Sicherheitsempfehlung herausgegeben und an alle Eisenbahninfrastrukturbetreiber im Inland sowie alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten in Österreich berechtigt sind, gerichtet (insgesamt 95 Adressat:innen).

Die Sicherheitsempfehlung der Obersten Eisenbahnbehörde bezog sich auf zwölf konkret angeführte Nichtkonformitäten des „Branchenregelwerks“ bzw. dessen Umsetzung und wird im Rahmen der geplanten Aufsichten zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung evaluiert. Darüber hinaus wurden im Jänner 2024 vier nach Beförderungsleistung ausgewählte Unternehmen aufgefordert, Nachweise zur Behandlung der Sicherheitsempfehlung vorzulegen.

Die Durchsicht dieser Nachweise führte beispielsweise zur aufgetragenen Vorlage ergänzender Unterlagen und nach deren Überprüfung zu einer Verfahrensanordnung zur Herstellung eines rechtskonformen Zustandes nach § 224 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) und weiteren Überprüfungen im Folgejahr, wobei unter anderem auch die Umsetzung der Verfahrensanordnung geprüft werden wird.

Zudem wurde die Thematik im Rahmen der geplanten anlasslosen Aufsicht 2024 geprüft. Hier offenbarten sich zum Teil erhebliche Mängel, die u.a. zu engmaschigem Monitoring - monatliche Berichte hinsichtlich gesetzten Verbesserungsmaßnahmen – und der Einstellung eines Pilotprojektes führten.

#### Zu Frage 4:

- *Inwiefern sehen Sie einen direkten oder indirekten Zusammenhang zwischen den in der Sicherheitsempfehlung vom 12. Dezember 2023 explizit genannten Risiken (ungenügende Kompetenz von Personal, Einsatz nicht betriebsfähiger Fahrzeuge) und dem aktuellen Vorfall der „rollenden Bombe“ im März 2025? Wurde dieser Zusammenhang von der Eisenbahnübersichtsbehörde untersucht?*

Ein Zusammenhang ist insofern zu sehen, als dass die Untersuchung im März 2025 im Sinne der Sicherheitsempfehlung durch eine entsprechend qualifizierte Person durchgeführt und der Mangel an den Wagen erkannt wurde. In der Folge wurden die betreffenden Wagen gekennzeichnet und offenbar von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zum Weitertransport übernommen.

Konkrete Schlussfolgerungen können erst nach Abschluss des eingeleiteten Aufsichtsverfahrens und Vorliegen entsprechender Fakten zum tatsächlichen Ablauf gezogen werden.

#### Zu den Fragen 5 bis 6:

- *Warum hat die Eisenbahnübersichtsbehörde in Ihrem Ressort, trotz der eigenen Warnungen aus dem Dezember 2023 und der offenkundigen potenziellen Katastrophe, keine eigene, umfassende aufsichtsrechtliche Untersuchung des Vorfalls vom 24. März*

*2025 mit dem Gefahrenzug und den festgestellten Radmängeln eingeleitet, unabhängig von der Entscheidung der SUB?*

- *Wie stellt die Eisenbahnübersichtsbehörde die Einhaltung der Melde- und Untersuchungspflichten gemäß der EU-Eisenbahnsicherheitsrichtlinie sicher, wenn ein Vorfall dieser Schwere, der auch grenzüberschreitende Relevanz hat, nicht an die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) gemeldet wurde?*

Der allgemeine Informationsfluss ergibt sich durch die national umgesetzten Vorgaben der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung).

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) ist für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen und -störungen zuständig. Eisenbahnunternehmen müssen Unfälle und Störungen unverzüglich an die SUB melden. Die SUB ist verpflichtet, schwere Unfälle zu untersuchen und kann auch bei anderen Vorkommnissen eine Untersuchung einleiten. Über diese Untersuchungen werden die Oberste Eisenbahnbehörde und die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) informiert.

Zum gegenständlichen Vorfall erging eine Meldung von Mitarbeiter:innen der Eisenbahnunternehmen an die SUB. Über den Inhalt dieser Meldung wurde die Oberste Eisenbahnbehörde von der SUB am 18. August 2025 informiert und weitere Informationen angekündigt, welche nun gesichtet werden.

Die Oberste Eisenbahnbehörde überwacht das Sicherheitsniveau u.a., indem sie Kurzinformationen aus dem Notfallmeldesystem der Infrastrukturbetreiberin prüft. Sie sucht dabei nach Hinweisen auf systematische Mängel und leitet bei Bedarf ein Aufsichtsverfahren ein.

Der besagte Vorfall war nicht in den Meldungen des Notfallmeldesystems enthalten. Die Oberste Eisenbahnbehörde hatte daher vor dem 18. August 2025 keine Informationen über die Störung und konnte kein Aufsichtsverfahren einleiten. Unabhängig davon wurde bereits am 28. Mai 2025 ein separates Aufsichtsverfahren wegen Unstimmigkeiten, bei einer anderen Meldung im Notfallmeldesystem, eingeleitet.

#### Zu den Fragen 8 bis 9:

- *Was ist die offizielle Position der Eisenbahnübersichtsbehörde zu der berichteten Ausweitung der Revisionsintervalle für die betroffenen Räder von vier auf bis zu zwölf Jahre, und welche unabhängigen Sicherheitsbewertungen wurden von Ihrer Behörde hinsichtlich dieser Änderung durchgeführt oder in Auftrag gegeben?*
- *Welche konkreten Sanktionen oder aufsichtsrechtlichen Maßnahmen (z.B. Auflagen, Entzug von Sicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen) wurden oder werden gegen die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die ECM erwogen, angesichts der extremen Gefährdung, die von den fehlerhaften Waggons ausging, und insbesondere vor dem Hintergrund der bereits 2023 ausgesprochenen Warnung?*

Gemäß den EU-Vorschriften sind Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM) verpflichtet, Risiken vor sicherheitsrelevanten Änderungen zu analysieren. Für alle signifikanten Änderungen ist ein Risikomanagementverfahren nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 durch eine unabhängige, zertifizierte Bewertungsstelle durchzuführen. Eine Information der Behörden ist nach Unionsrecht hierfür nicht vorgeschrieben. Darüber hinaus unterliegt die Erlassung von zusätzlichen nationalen Sicherheitsregeln, die über die Vorgaben des

Unionsrechts hinausgehen, durch Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung), erheblichen Einschränkungen.

Unabhängig von der laufenden Aufsichtstätigkeit wird die Behörde zukünftig automatisierte Auswertung von Messergebnissen von streckenseitigen Überwachungseinrichtungen zur Informationsgewinnung nutzen, sowie auch die Möglichkeiten von Zugkontrollen (insbesondere von Güterzügen) stärker wahrnehmen.

Alle Bemühungen zielen dabei auf eine Optimierung der Kontrolldichte, der Kontrollhäufigkeit, der Kontrollintensität sowie der Verbesserung der Auswahl der Stichproben ab. Die geplante und anlassbezogene laufende Aufsicht über die Implementierung und Anwendung der Verfahren der Sicherheitsmanagementsysteme der Unternehmen wird aber letztlich nur durch Stichprobenkontrollen ergänzt werden können.

Zu Frage 10:

- *Welche Schritte unternimmt die Eisenbahnaufsichtsbehörde, um proaktiv und risikobasiert Schwachstellen im Bahnsystem zu identifizieren, bevor es zu Beinahe-Katastrophen oder tatsächlichen Unfällen kommt, und wie werden diese Erkenntnisse in die Überwachungspraxis integriert, insbesondere im Lichte der eigenen „Sicherheitsempfehlung“ von Dezember 2023 und der festgestellten „zahlreiche[n] offensichtlichen[N] sicherheitsrelevante[n] Nichtkonformitäten“?*

Sowohl die Aufsichtsstrategie und als auch die jährlichen Aufsichtspläne der Obersten Eisenbahnbbehörde können unter folgendem Link abgerufen werden (<https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/aufsichtsstrategie.html>).

Zu Frage 11:

- *Welche sofortigen und transparenten Maßnahmen werden Sie als zuständiger Bundesminister persönlich einleiten, um das Vertrauen der Bevölkerung in die Bahnsicherheit und die Effektivität der Eisenbahnaufsichtsbehörde wiederherzustellen, auch angesichts der laufenden Ermittlungen gegen SUB-Mitarbeiter:innen und der offensichtlich seit vielen Jahren bestehenden Defizite in der Sicherheitsüberwachung samt Ignorieren eigener Warnungen?*

Die Sicherheit der Bürger:innen ist ein zentrales Anliegen meines Ressorts. Nachdem die erwähnten Ermittlungen bekannt wurden, habe ich die interne Revision ersucht, die organisatorischen und rechtlichen Möglichkeiten einer Neuausgestaltung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes einer umfassenden Würdigung zu unterziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

