

**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: 2025-0.635.544

03. Oktober 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hammer, Freundinnen und Freunde haben am 07. August 2025 unter der **Nr. 3118/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend das untätige Verhalten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) bei einem schwerwiegenden Beinahe-Katastrophenereignis im Schienenverkehr und die gravierenden Sicherheitsrisiken für die Bevölkerung an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2 und 7:

- *Warum wurde der Vorfall des Gefahrengutzugs mit Rissen an Radsatzwelle und Radscheibe von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) nicht als „Vorfall“ im Sinne des Unfalluntersuchungsgesetzes eingestuft, obwohl das Gefährdungspotenzial einer „rollenden Bombe“ bestand?*
- *Wie rechtfertigt die SUB ihre Entscheidung, keine Sicherheitsuntersuchung einzuleiten, angesichts der historischen Präzedenzfälle (z.B. Eschede, Viareggio, St. Gotthard), bei denen ähnliche Materialermüdungen zu katastrophalen bzw. tödlichen Entgleisungen führten?*
- *Welche Konsequenzen zieht der zuständige Minister aus der offensichtlichen Tatsache, dass der Zug mit diesen schwerwiegenden Mängeln bereits „kilometerweit unterwegs“ war und welche Sicherungsmaßnahmen wurden für bereits in Betrieb befindliche baugleiche Waggons getroffen?*

Vorweg möchte ich betonen, dass mir als Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) zwar formal untersteht, sie gemäß § 2 des Unfalluntersuchungsgesetzes (UUG 2005) aber funktionell und organisatorisch unabhängig ist.

Nach § 9 Abs. 2 UUG 2005 muss die SUB schwere Unfälle jedenfalls untersuchen. Ein solcher lag im gegenständlichen Fall offenkundig nicht vor. Im Bereich Schiene können auch Unfälle und Störungen untersucht werden, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können. Um hierzu Entscheidungsgrundlagen zu schaffen, hat die SUB bei den betroffenen Unternehmen Informationen angefordert.

Nach jetzigem Wissensstand der SUB lagen an den untersuchten Bauteilen der Wägen entgegen der ersten Einschätzung keine die Sicherheit beeinträchtigenden Mängel vor. Konkrete Schlussfolgerungen können jedoch erst nach Abschluss des eingeleiteten Aufsichtsverfahrens und Vorliegen aller Fakten zum tatsächlichen Ablauf gezogen werden.

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 nutzen. Diese Bemühungen zielen dabei auf eine Optimierung der Kontrolldichte, der Kontrollhäufigkeit, der Kontrollintensität sowie der Verbesserung der Auswahl der Stichproben ab.

#### Zu Frage 3:

- *Welche Rolle spielte die in Medienberichten erwähnte neue Richtlinie, wonach Revisionen dieser Räder nun von vier auf bis zu zwölf Jahre ausgeweitet wurden, bei der SUB-Entscheidung und der ursprünglichen Entstehung der Risse?*

Die in den Medienberichten erwähnte neue Richtlinie spielte bei der Entscheidung der SUB keine Rolle.

#### Zu Frage 4:

- *Warum erfolgte die Meldung dieses brisanten Vorfalls an die SUB erst am 10. April 2025, drei Wochen nach der Entdeckung der Risse am 24. März 2025?*

Die Beweggründe der beteiligten Unternehmen im Hinblick auf die Meldung nach § 19c Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) sind im Zuge des eingeleiteten Aufsichtsverfahrens durch die oberste Eisenbahnbehörde zu klären. Konkrete Schlussfolgerungen können daher erst nach Abschluss des Aufsichtsverfahrens und Vorliegen entsprechender Fakten zum tatsächlichen Ablauf abgeleitet werden.

#### Zu Frage 5:

- *Warum wurde der Vorfall nicht an die zuständige Europäische Eisenbahnagentur (ERA) gemeldet, obwohl die europäische Sicherheitsrichtlinie dies bei schwerwiegenden Sicherheitsrisiken, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, vorsieht?*

Ob eine Meldung zu erfolgen hat, kann erst nach Abschluss des eingeleiteten Ermittlungsverfahrens und Vorliegen entsprechender Fakten geklärt werden. Nach derzeitigem Ermittlungsstand liegen keine Umstände vor, die eine Meldung an die ERA erfordern.

Zu Frage 6:

- *Welche „Entity in Charge of Maintenance“ (ECM) war für die Instandhaltung des betroffenen Waggons zuständig, und welche Maßnahmen wurden gegen diese ECM ergriffen, nachdem die Mängel dort nicht auffielen?*

Die zuständige ECM war die VTG Rail Europe GmbH. Konkrete Schlussfolgerungen können erst nach Abschluss des eingeleiteten Ermittlungsverfahrens und Vorliegen aller Fakten zum tatsächlichen Ablauf gezogen werden.

Zu Frage 8:

- *Wie viele baugleiche Waggons mit ähnlichen Wartungs- und Revisionszyklen sind aktuell auf dem österreichischen und europäischen Schienennetz unterwegs, und welche sofortigen Inspektions- und Überprüfungsmaßnahmen werden für diese ergriffen?*

Im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister werden Wartungs- und Revisionszyklen nicht eingetragen, insofern kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Zu Frage 9:

- *Welche Auswirkungen haben die laufenden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Wien gegen zum Teil leitende Mitarbeiter:innen der SUB wegen Begünstigung und Amtsmissbrauchs auf die Glaubwürdigkeit und die Integrität der Sicherheitsuntersuchungen in Österreich, und welche Maßnahmen ergreifen Sie hierzu?*

Etwaige Ermittlungen haben keine Auswirkung auf die fachliche und sachliche Untersuchung durch die unabhängige Untersuchungsstelle. Die betroffenen Mitarbeiter:innen haben die Arbeit an den fraglichen Fällen umgehend abgegeben. Im weiteren Verlauf hat die SUB auch zwei Untersuchungen an benachbarte Untersuchungsstellen abgegeben.

Zu Frage 10:

- *Welche konkreten, kurzfristigen Maßnahmen werden Sie persönlich ergreifen, um sicherzustellen, dass zukünftig alle sicherheitsrelevanten Vorfälle im Schienenverkehr, insbesondere Beinahe-Katastrophen mit hohem Gefährdungspotenzial, umfassend und unverzüglich untersucht und transparent kommuniziert werden, auch und gerade wenn sie durch aufmerksame Mitarbeiter:innen verhindert werden?*

Der konkrete Vorfall hat gezeigt, dass das entsprechende Sicherheitsmanagement der Unternehmen funktioniert hat. Die Erlassung von zusätzlichen nationalen Sicherheitsregeln, die über die Vorgaben des Unionsrechts hinausgehen, unterliegen durch Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) erheblichen Einschränkungen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

