

**2710/AB**  
**vom 07.11.2025 zu 3181/J (XXVIII. GP)**

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium  
 Innovation, Mobilität  
 und Infrastruktur

Peter Hanke  
 Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Walter Rosenkranz  
 Parlament  
 1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2025-0.725.391

07. November 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hammer, Freundinnen und Freunde haben am 08. September 2025 unter der **Nr. 3181/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Zwischenfall mit einer vollbesetzten defekten ICE-Garnitur der DB im Tunnel Hadersdorf am 26. Juli 2025 an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 17, 20 bis 25, 27 und 28 sowie 30:

- *Wann wurde beim ICE-Vorfall von Hadersdorf der Regionale Ereignisstab bei den ÖBB einberufen?*
- *Wann, von wem und auf welchem Weg wurde der Geschäftsbereichsleiter Betrieb von diesem Vorfall verständigt?*
- *Von welchem Ort aus ist SIBE zum Vorfallsort zugefahren?*
- *Über welche Ausbildung bzw. welche Ausbildungsdauern verfügt der/die primär eingesetzte Einsatzleiter:in?*
- *In welchem zeitlichen Umfang wurde der/die Einsatzleiter:in mit den Anlagen des Tunnels vertraut gemacht?*
- *Wie ist erklärbar, dass gegenüber Fahrgästen offenbar grob von der Realität abweichende und zur Eskalation geeignete Angaben über die Lage der vorfallsrelevanten Notausstiege und über die bei diesen an der Oberfläche vorzufindenden Umstände gemacht wurden?*
- *In Deutschland ist das Abschleppen von ICE-Triebzügen mit Fahrgästen angeblich verboten – gilt diese Regelung auch in Österreich?*
- *Wenn ja, warum wurde die Garnitur nicht zeitnah über die alle 500m angelegten Fluchttreppenhäuser geräumt?*
- *Wenn nein – welche Kriterien sind in Österreich anders, sodass ein derartiges Abschleppen mit Fahrgästen erlaubt werden kann?*

- Werden die Einsatzleiter mit den bei ICE-Garnituren verwendeten Scharfenberg-Kupplungen unterwiesen?
- Wenn ja, warum gab es dann Probleme beim Abschleppversuch, wenn nein – wer müsste diese Kompetenz von den am Zug befindlichen Personen aufweisen?
- Warum wurde die Fahrleitung ausgeschaltet? Bestand ein Fahrleitungsschaden? Worin bestand eine allfällige Gefahr für Personen am Randweg aus der Fahrleitung?
- Warum wurden die Blaulichtorganisationen erst rund 2 1/4 Stunden nach Auftreten der Störung verständigt?
- Warum ist der Hilfszug erst rund 3 1/2 h nach Auftreten der Störung in Richtung Schadensstelle aufgebrochen?
- Werden für dringliche Hilfszüge Reservelokomotiven inkl. Zugpersonal vorgehalten? Mit welcher Alarmierungszeit ist zu rechnen, bis eine Abfahrt erfolgen kann?
- Wie oft werden a) angekündigte, b) nicht angekündigte Störfallübungen in den Tunneln der ÖBB abgehalten und wie werden diese Ergebnisse evaluiert?
- Wann hat insbesondere die letzte derartige Übung a) im Bereich der Weichenhalle Hadersdorf bzw. b) in den angrenzenden Tunnelabschnitten stattgefunden?
- Warum wurde erst relativ spät ein/e zweite/r Einsatzleiter:in hinzugezogen?
- Ist es richtig, dass der ICE-Triebzug den Tunnel letztlich mit eigener Kraft verlassen konnte?
- Wenn ja: Worin bestand das technische Problem, das einer vorherigen Eigenfahrt entgegenstand?
- Wann und wo sind die laut Unternehmensangaben etwa um 17:00 Uhr im Tunnel „verschollenen“ Fahrgäste, die laut Augenzeugen jedoch erst um 18:30 Uhr den Zug verlassen und den in unmittelbarer Nähe liegenden Notausgang benutzt hatten, tatsächlich gefunden worden bzw. wieder aufgetaucht?
- Gibt es im Bereich der Weichenhalle und in den angrenzenden Tunnelabschnitten Kamerasüberwachung?
- Hätte es Möglichkeiten gegeben, den Ausfall der Strom- und später auch der Notstromversorgung der liegengebliebenen Garnitur infrastrukturseitig zu überwinden, wenn ja welche?
- Welches Ergebnis dieser Untersuchung(en) liegt bzw. welche Ergebnisse liegen vor und wo sind diese veröffentlicht?
- Falls noch nichts vorliegt: Wann werden die Ergebnisse vorliegen und wie werden diese veröffentlicht werden?
- Welche Lehren ziehen Sie bzw Ihr Ressort aus diesem Vorfall im Hinblick auf die Ausrüstung, Absicherung und Überwachung derartiger Schlüsselemente der kritischen Bahninfrastruktur?

Aufgrund der unionsrechtlichen Vorgaben sind Eisenbahnunternehmen verpflichtet, Störungen und Unfälle zu untersuchen, zu analysieren und die aus den Untersuchungen gewonnenen Informationen dazu zu verwenden, die Risikobewertung zu überprüfen, Lehren im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit zu ziehen und gegebenenfalls Korrektur- und/oder Verbesserungsmaßnahmen zu beschließen.

Zur gegenständlichen Störung wurde von der Behörde mit Schreiben vom 29. Juli 2025 an die betroffenen Unternehmen ein Überprüfungsverfahren eingeleitet, um festzustellen, warum beim gegenständlichen Vorfall die von den Eisenbahnunternehmen in Eigenverantwortung im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems festgelegten Verfahren nicht ausreichend wirksam waren. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurden daher aufgefordert, die Untersuchungsberichte

zusammen mit den Dokumenten und Nachweisen zu jenen Vorkehrungen vorzulegen, die nach den einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zum Wiederherstellungs- und Notfallmanagement zu treffen sind. Ziel der Überprüfung ist die Klärung des konkreten Ablaufs der Störung, um jene Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems zu identifizieren, die für die erheblichen Verzögerungen ursächlich waren. In weiterer Folge sollen die von den Unternehmen im Rahmen der Sicherheitsmanagementsysteme erarbeiteten Korrektur- und Verbesserungsmaßnahmen von der Behörde diesen Ursachen gegenübergestellt und hinsichtlich der Eignung überprüft werden.

Aufgrund der Durchsicht der ersten Rückmeldung der Unternehmen und der eingelangten Berichte von betroffenen Fahrgästen ergingen weitere Nachforderungen an die beiden betroffenen Eisenbahnunternehmen. Zur Klärung der bei Durchsicht und Gegenüberstellung der beiden Untersuchungsberichte aufgeworfenen Fragen sind weitere Informationserhebungen notwendig.

Es ist vorgesehen, über die derzeitigen Ermittlungen einen Bericht zu erstellen, der Grundlage für die weitere Aufsichtstätigkeit sein soll. Aufgrund der unterschiedlichen Rückmeldungen und der Notwendigkeit, allen Betroffenen die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen sowie der allenfalls notwendigen Befragung von Zeugen, können von der Behörde zum jetzigen Zeitpunkt noch keine ausreichend gesicherten Angaben zu den Detailfragen hinsichtlich des Ablaufs und der möglichen Motivation der handelnden Mitarbeiter:innen der Eisenbahnunternehmen gemacht werden.

#### Zu den Fragen 18 und 19:

- *Warum wurde die Dienstanweisung zur zeitnahen Zugevakuierung erst nach dem jüngsten Vorfall erlassen?*
- *Gab es bereits im Vorfeld – wie medial kolportiert zB seitens der SUB – Hinweise, dass dies ein Thema sein könnte?*

Wie bereits ausgeführt, sind Eisenbahnunternehmen verpflichtet, die aus den Untersuchungen gewonnenen Informationen dazu zu verwenden, gegebenenfalls Korrektur- und/oder Verbesserungsmaßnahmen zu beschließen. In diesem Sinne ist es zu begrüßen, wenn offenkundige Erstmaßnahmen rasch umgesetzt werden, jedoch wird aber seitens des Eisenbahnunternehmens ausdrücklich davon ausgegangen, dass die Maßnahme zur zeitnahen Zugevakuierung allein natürlich nicht ausreichend sein wird.

In der Vergangenheit haben sich Hinweise auf Optimierungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit Einsätzen nach Unfällen ergeben. Eine Rückfrage bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) zeigte keine Hinweise auf mögliche Probleme im Zusammenhang mit dem zeitgerechten Räumen von Zügen bei technischen Störungen, die nicht mit Unfällen im Zusammenhang stehen.

#### Zu Frage 26:

- *Welchen Auftrag bzw. welche Aufträge hat die Eisenbahnaufsichtsbehörde in Ihrem Ressort zur Untersuchung des Vorfalls wann im Einzelnen von Ihnen erhalten?*

Die mit der Eisenbahnaufsicht betraute Abteilung informierte mich über die Einleitung der Ermittlungen. Ziel ist es, dass die Überprüfungen detailliert und gründlich erfolgen und sich

auf den Ablauf, die Ursachen und die von den Unternehmen getroffenen Korrektur- und Verbesserungsmaßnahmen beziehen sollen um das künftige Auftreten von vergleichbaren Vorfällen zuverlässig verhindern.

Zu Frage 29:

- *Welche Informationen liegen Ihnen zum Zeitpunkt Ihrer Anfragebeantwortung über sonstige Untersuchungen des Vorfalls – etwa durch die SUB, die ÖBB, oder Blaulichtorganisationen – und deren Ergebnisse vor?*

Die vorgelegten Untersuchungsberichte weisen nach, dass die beteiligten Eisenbahnunternehmen entsprechend den unionsrechtlichen Vorgaben die Störung untersuchen. Es wurden erste Maßnahmen umgesetzt und auch angekündigt, aufgrund der Ermittlungsergebnisse über die Ursachen entsprechende Anpassungen an den Sicherheitsmanagementsystemen vorzunehmen.

Die SUB hat mitgeteilt, dass die fernalarmierte Meldung des Vorfalls um 18:57 Uhr, also ca. 5,5 Stunden nach dem Eintreten des Ereignisses erfolgte. Weitere Informationen wie die Berichte der Eisenbahnunternehmen sind ordnungsgemäß eingelangt und wurden geprüft. Auf Grundlage dieser Prüfung und des Unfalluntersuchungsgesetzes wurde von der SUB die Entscheidung getroffen, keine Sicherheitsuntersuchung einzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

