

3726/AB
vom 12.02.2026 zu 4205/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
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-1.029.482

. Februar 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Götze, Freundinnen und Freunde haben am 12. Dezember 2025 unter der **Nr. 4205/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „10. Jahrestag des schweren Güterzugunfalls am Semmering – könnte ein solcher wieder passieren?“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- Wie viele Überladungen sind bei sogenannten „Vertrauenszügen“ im Österreichischen Schienennetz in den Jahren 2020 bis 2025 jeweils aktenkundig geworden?
- Welche Grenzübergänge haben wie viele dieser überladenen „Vertrauenszüge“ bei der Einfahrt nach Österreich in den Jahren 2020 bis 2025 jeweils benutzt? Bitte die Daten je Grenzübergang und Jahr separat listen.
- Welche konkreten Maßnahmen wurden bzw. werden seitens der Eisenbahnsicherheitsbehörde in Ihrem Haus gesetzt, um die in den Fragen 1 und 2 angesprochenen Zahlen Richtung Null zu reduzieren?
- Welche sonstigen Missstände (z.B. unzulässige Reparaturen an Wagen, nicht mit den getätigten Angaben übereinstimmende Zahl der Wagen des Zuges, Fahr-/Ruhezeiten des fahrenden Personals, Wartungsmängel, ...) waren bei sogenannten „Vertrauenszügen“ im Österreichischen Schienennetz in diesen Jahren festzustellen?
- Welche konkreten Maßnahmen wurden bzw. werden seitens der Eisenbahnsicherheitsbehörde in Ihrem Haus gesetzt, um diese weiteren Missstände bei sogenannten „Vertrauenszügen“ im Österreichischen Schienennetz Richtung Null zu reduzieren?

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) hat mitgeteilt, dass aus den Meldungen an sie nicht hervorgeht, ob es sich bei Zügen um „Vertrauenszüge“ handelt. Es besteht insbesondere keine Pflicht, diese Information in den Meldungen anzugeben. Laut § 3 Abs. 2 MeldeVO-Eisb haben Meldungen über Unfälle und Störungen zumindest Ort, Zeitpunkt,

Hergang und Folgen sowie die jeweils zuständige Ansprechstelle oder Ansprechperson zu beinhalten. Es sind daher in der Meldungsstatistik der SUB keine „Vertrauenszüge“ aktenkundig geworden und es liegen keine Angaben zu Überladungen oder sonstige Missstände von „Vertrauenszügen“ vor.

Unabhängig davon, ob es sich bei einem Zug um einen Vertrauenszug handelt, bestehen im Eisenbahnnetz der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft streckenseitige Einrichtungen zur technischen Überwachung des Zustandes der Wagen. Hiermit können unter anderem auch Überladungen festgestellt werden:

Seit dem Jahr 2018 werden Zuglaufcheckpoints (ZLCP) mit sogenannten Radsatzmessanlagen (RMA) ausgerüstet. Diese RMA können Achslastüberschreitungen detektieren. Erst in der auf den Alarm folgenden Analyse des ZLCP-Protokolls kann dann abschließend gesagt werden, ob der Wagen überladen war, also ob eine „Unerlaubte Überschreitung der Lastgrenze“ vorlag oder ob lediglich die Beladung ungleichmäßig war und damit eine unzulässig große Achslast (Achsdruck) geherrscht hat.

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hat über die Entwicklung nachstehende Übersicht übermittelt (ein Zug, bei dem alle Wagen überladen waren, ist bisher nicht festgestellt worden, üblicherweise handelt es sich lediglich um einzelne Wagen):

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Anzahl der ZLCP mit RMA	1	14	22	32	35	40	40	40
Anzahl überladener Züge	29	120	83	231	177	163	163	143

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass es nach Einführung der ersten ZLCP 2019 noch eine hohe Anzahl an Alarmen gegeben hat. Die Erhöhungen der Alarme war vor allem durch neue ZLCP auf anderen Strecken geprägt. In weiterer Folge sind die Alarme trotz gleichzeitiger Erhöhung der Anzahl an ZLCP zurück gegangen.

Zu Frage 6:

- *Wie oft kommt es im Schienenverkehr jährlich zu a) Unfällen, b) Vorfällen infolge übermüdeten Fahrpersonals, und wie ist die Tendenz dieser Zahlen?*

Seitens der SUB wurde rückgemeldet, dass es in den Jahren 2020 bis 2024 keine Meldungen gemäß § 19c EisbG an sie betreffend Unfälle oder Störungen infolge von Übermüdungen gab.

Zu Frage 7:

- *Wird bei der Frage, ob Zügen für Bergstrecken wie über den Semmering Nachschiebetriefahrzeuge oder Vorspannloks beigegeben werden, konsequent Sicherheitsüberlegungen der Vorrang vor Kostenüberlegungen der beteiligten EVUs gegeben? Wenn nein, warum nicht?*

Für die Zugbildung bestehen in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems der Europäischen Union Vorgaben für Streckenkompatibilität und Zugbildung. Die darin festgelegten Vorgaben sind von den

betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU; derzeit 80 EVUs mit einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung mit geografischem Tätigkeitsgebiet in Österreich) bei den entsprechenden Verfahren im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems umzusetzen.

Die erhobenen Daten zu den Unfällen und Störungen der letzten Jahre geben keinen Anlass zur Vermutung, dass Sicherheitsüberlegungen gegenüber Kostenüberlegungen zurückgestellt wurden.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Wie steht es aktuell um die in der Aufarbeitung des Semmering-Bahnunfalls am 1.12.2015 mehrfach thematisierten Funklöcher entlang der Semmering-Bergstrecke („äußerst schwierig herzustellende Kontaktaufnahme“ laut Untersuchungsbericht der SUB, von der Sicherheitsbehörde im damaligen BMVIT selbst angesprochener möglicher „Mangel in der Anwählbarkeit über GSM-R“)? Welche Schritte zur nachhaltigen Überwindung dieser sicherheitsgefährdenden Situation wurden seit Ende 2015 konkret gesetzt?*
- *Gibt es weitere ähnliche Herausforderungen an anderen Strecken im österreichischen Schienennetz?*

Nach Vorliegen des Untersuchungsberichtes zum gegenständlichen Unfall, wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde zu dieser Frage ein Ermittlungsverfahren durchgeführt. Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hat mit Schreiben vom 09. Februar 2021 abschließend mitgeteilt, dass zur Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit des GSM-R Netzes, Komponenten und Anlagen sowie deren Anbindung redundant ausgeführt seien und ein laufendes Monitoring eingerichtet wurde. Seit 2015 wurden keine systematischen Störungen des GSM-R Zugfunks beobachtet. Auf dieser Strecke wurden zudem, zur Optimierung der Netzabdeckung, drei Standorte errichtet (Inbetriebnahmen 2017, 2019 und 2020). Eine wesentliche Verbesserung der Verfügbarkeit des GSM-R Netzes konnte durch den georedundanten Aufbau der GSM-R Zentrale Ende 2015 erzielt werden. Darüber hinaus werden zyklische GSM-R Messfahrten durchgeführt, um die Abdeckung und die Qualität gemäß dem europäischen GSM-R Standard EIRENE zu verifizieren. Im August 2025 wurde das gesamte GSM-R Netzwerk von einer benannten Stelle (Notified Body) erfolgreich rezertifiziert.

Zudem wird seit 2015 gemeinsam mit den Mobilfunknetzbetreiber:innen konsequent die Versorgung entlang des Streckennetzes ausgebaut. Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft stellt dabei die Standortinfrastruktur und Anbindung bereit. Die Mobilfunknetzbetreiber:innen würden die Mobilfunktechnik errichten und betreiben. Die lückenlose Mobilfunkversorgung diene als Rückfallebene für betriebliche Dienste sowie für zukünftige digitale Anwendungen des Bahnbetriebs. Weitere Herausforderungen an anderen Strecken sind der SUB nicht bekannt.

Zu Frage 10:

- *Im Unfalluntersuchungsbericht der SUB zum Semmering-Bahnunfall am 1.12.2015 wurden keinerlei Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen, jedoch wurden dem Bericht zufolge „unter Zugrundelegung der Erkenntnisse aus dem gegenständlichen Vorfall durch die beteiligten Eisenbahnunternehmen umfassende Schulungsmaßnahmen in die Wege geleitet“.*
 - a. *Wie wurde von wem sichergestellt, dass alle auch indirekt beteiligten Eisenbahnunternehmen (z.B. überladener Güterzug mit Zugtrennung vor dem Un-*

- fallzug, türkischer Wagen mit illegal reparierter Zugeinrichtung in diesem Zug, ...) die nötigen Konsequenzen aus diesem Gesamt-„Vorfall“ ziehen?*
- b. *Wie und wann wurden Inhalt und Vollendung der „umfassenden Schulungsmaßnahmen“ der „beteiligten Eisenbahnunternehmen“ dokumentiert und der Aufsichtsbehörde nachgewiesen?*

Seit dem Unfall im Jahre 2015 hat sich die Unionsrechtslage wesentlich weiterentwickelt. Infolge des Erlasses der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, wurden im Rahmen der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme umfassendere Vorgaben für die Sicherheitsmanagementsysteme der EVUs getroffen. Die Vorgaben der für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen in der Verordnung (EU) Nr. 445/2011, für die zum Zeitpunkt des Unfalls noch gar nicht alle Übergangsbestimmungen abgelaufen waren, wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen neu geregelt.

Die Qualifikation von Mitarbeiter:innen ist zentraler Bestandteil zur Aufsicht über die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen. Dementsprechend werden Vorgaben für die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter:innen und Nachweise über deren Durchführung bei jedem anlassunabhängigen Aufsichtsverfahren geprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass Ergebnisse der Untersuchungen von Unfällen und Störungen regelmäßig bei den jährlichen Schulungen herangezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

