

2188/AB
vom 14.08.2025 zu 2578/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
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.480.043

14. August 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hafenecker, MA und weitere Abgeordnete haben am 16. Juni 2025 unter der **Nr. 2578/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Streckensperren und Zugausfälle durch Personen auf ÖBB-Gleisanlagen an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- Wie viele Streckensperren bzw. Zugausfälle aufgrund von Personen auf den Gleisen wurden im Zeitraum 2020 bis 2025 im ÖBB-Netz verzeichnet?
 - a. Wie viele dieser Vorfälle betrafen hochfrequente Strecken, wie z.B. die S-Bahn-Stammstrecke Wien?
 - b. In wie vielen Fällen wurde im Zeitraum 2020 bis 2025 ein Schienenersatzverkehr aufgrund von Gleisbegehungungen eingerichtet?
- In wie vielen dieser Fälle war eine vollständige Einstellung des Zugverkehrs notwendig und wie lange dauerten die jeweiligen Unterbrechungen im Schnitt an?

Gemäß den einführenden Absätzen zu den eigentlichen Fragenstellungen wird Bezug auf zwei konkrete Medienberichte genommen. Daraus ist zu schließen, dass sich die Anfrage auf sämtliche Vorfälle im Kontext mit Personen im Gleisbereich bezieht.

Die nachfolgenden Zahlen inkludieren daher Vorfälle von einer unbefugten Gleisbetretung, über Suizidankündigungen bis hin zu Personenunfällen. Die Erfassung derartiger Ereignisse erfolgt aktuell primär in den Betriebsführungssystemen mit dem Fokus der Information von Bahnenutzenden und Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Erfassung von Verspätungsursachen. Der Fokus liegt daher primär auf Vorfällen mit entsprechendem Impact auf die Betriebsführung; d.h. Sämtliche nachfolgenden Daten umfassen daher ausschließlich Ereignisse mit entsprechendem Impact, die von der Verkehrsleitzentrale täglich erfasst werden – die Datenquelle ist damit das Lagebild der Verkehrsleitzentrale.

Im Zeitraum von 01.01.2020 bis 31.05.2025 wurden in Summe 3.046 Vorfälle erfasst, davon wurden 200 Ereignisse im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke (Wien Meidling – Wien Floridsdorf) und exemplarisch 220 Ereignisse im Bereich der südlichen Zulaufstrecke zur S-Bahn-Stammstrecke (Wr. Neustadt – Mödling – Wien Meidling) verzeichnet. Diese Vorfälle bedeuteten Einschränkungen im Zugverkehr (Sperre einzelner Gleise, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.) bis hin zu Streckensperren (Einstellung des Zugverkehrs).

Von diesen 3.046 Vorfällen waren in 2.295 Fällen Streckensperren erforderlich, davon 113 im Bereich der S-Bahn-Stammstrecke und 133 im Bereich der südlichen Zulaufstrecke.

Die durchschnittliche Dauer von Streckensperren beträgt rund 45 Minuten, bei Personenunfällen der Schnitt bei rund 100 Minuten liegt, bei Personen im Gleis bzw. Suizidankündigung rund 30 Minuten.

In 409 Fällen wurde aufgrund der Dauer ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Nachdem die Gründe für Zugausfälle seitens ÖBB-INFRA nicht erfasst werden, ist eine Aussage dazu seitens ÖBB-INFRA nicht möglich.

Zu den Fragen 3 und 6:

- Welche Kosten sind den ÖBB durch diese Vorfälle (z.B. durch Verspätungen, Personalmehrkosten, Evakuierungen) entstanden? (Bitte um Aufschlüsselung)
- Wie viele der Personen, welche sich unbefugt im Gleisbett aufgehalten haben, konnten aufgegriffen werden?
 - a. Welche Nationalität hatten die Personen, welche sich unbefugt im Gleisbett aufgehalten haben?
 - b. Wie wurde nach einem Aufgriff der genannten Personen weiter verfahren?

Meinem Ressort liegen dazu keine Daten vor.

Zu Frage 4:

- Welche Maßnahmen werden ergriffen, sobald eine Meldung von unbefugten Personen auf Gleisanlagen einlangt?

Wenn die BFZ (Betriebsfernsteuerzentralen der ÖBB) oder Fahrdienstleiter:innen vor Ort verständigt werden, dass unerlaubtes Betreten von Bahnanlagen mit einer möglichen Gefährdung vorliegt (z.B. vom Triebfahrzeugführer über Notruf, von der Exekutive,...) sind Erkundungsfahrten in den ersten 30 Minuten durchzuführen.

Die nächsten Züge werden im bekannt gegebenen Bereich (+/- 1 bis 3km) verständigt, mit maximal 40 km/h unter laufender Abgabe vom Signal „Achtung“ des Triebfahrzeuges zu fahren und Nachschau zu halten.

Können in diesen 30 Minuten keine Züge für Erkundungsfahrten herangezogen werden, dann sind Exekutivorgane oder geeignete Mitarbeiter:innen zur Nachschau zu entsenden.

Erst wenn Triebfahrzeugführer:innen, Exekutivorgane oder geeignete Mitarbeiter:innen melden, dass sich keine Personen mehr im Gefahrenraum von Gleisanlagen aufhalten, darf der gewohnte Betrieb wieder aufgenommen werden.

Behördliche Streckensperren aufgrund angekündigter Selbstmorde (Suizid) werden von der Exekutive entschieden. Diesfalls dürfen keine Fahrten verkehren bis zur ausdrücklichen Freigabe durch die Exekutive.

Zu Frage 5:

- Welche Maßnahmen wurden von den ÖBB bzw. in Abstimmung mit Ihrem Ressort bisher ergriffen, um solche Vorfälle zu vermeiden (z.B. bauliche Sicherungen, Informationskampagnen, Zusammenarbeit mit der Polizei, etc.)?

Es gibt interne wie auch externe Kampagnen zur Sensibilisierung. Nach extern werden weiters im Rahmen von Schulbesuchen jährlich tausende Schüler:innen über das gefährliche Verhalten im Gleisbereich informiert. Ebenso gibt es eine Zusammenarbeit mit der Polizei. Wenn seitens ÖBB Örtlichkeiten lokalisiert werden, wo es gehäuft zu Gleisüberschreitungen kommt, unterstützt die Polizei mit Streifentätigkeiten in diesen Bereichen. Ebenso stehen technische Mittel zur Verfügung. Bei Bedarf wird temporär eine Videoüberwachung installiert.

Zu Frage 7:

- Gibt es eine ressortübergreifende Strategie mit dem BMI, um dieses sicherheitsrelevante Verhalten zu unterbinden?

Ja, mit dem BMI besteht seit vielen Jahren ein Kooperationsvertrag im Rahmen der Initiative „Gemeinsam Sicher“. Im Kooperationsvertrag sind auch Maßnahmen zur Vermeidung sicherheitsrelevanter Vorfälle definiert. Wichtige Inhalte daraus sind wechselseitige Information, Unterstützung bei der Bekämpfung von sicherheitsrelevanten Vorfällen usw.).

Zu Frage 8:

- Welche Investitionen in technische oder infrastrukturelle Präventionsmaßnahmen (z.B. Zäune, Kameras, Sensorik) sind seitens den ÖBB in diesem Zusammenhang seit 2020 getätigt oder geplant worden?
 - a. Welche Kosten waren damit verbunden?
 - b. Aus welchem Budget wurden diese Maßnahmen finanziert?

Die Gleisüberschreitungen finden naturgemäß an jenen Örtlichkeiten statt, wo eine infrastrukturelle Sicherung durch Zaunanlagen nicht oder nur sehr schwer möglich ist. Die technische Überwachung mittels Videokameras wird immer dort eingesetzt, wo sich eine Häufung von sicherheitsrelevanten Vorfällen ereignet.

Die technische Weiterentwicklung im Bereich der Überwachungstechnik wird bei der Bahn konsequent vorangetrieben. Moderne Videoüberwachungssysteme, intelligente Sensorik und automatisierte Alarmsysteme tragen maßgeblich zur Erhöhung der Sicherheit auf Bahnhöfen und in Zügen bei. Dank digitaler Vernetzung und KI-gestützter Analyse können potenzielle Gefahren schneller erkannt und gezielte Maßnahmen rascher eingeleitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

