

2754/AB
vom 14.11.2025 zu 3211/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: 2025-0.739.506

14. November 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Hammer, Freundinnen und Freunde haben am 15. September 2025 unter der **Nr. 3211/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend St. Pöltnner Elchtest für Bahn und Behörden: Alles steht still weil 1 Elch es will an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 8 und 20:

- Welche Vorbereitungen gibt es a) bei den ÖBB, b) in Ihrem Ressort in Hinblick auf mögliche Blockaden des Schienenersatzverkehrs durch Wildtiere und die erfolgreiche Bewältigung/Überwindung solcher Blockaden?
- Wird hierbei nach Arten von Wildtieren, etwa auch nach deren Schutzstatus, unterschieden?
- Ist dieses Thema in einschlägigen Sicherheitskonzepten und Sicherheitsmanagementsystemen erfasst?
- Falls ja, in welcher Weise ist dafür Sorge getragen, dass auch die dabei zuständigen Behörden diesbezüglich grundsätzlich informiert und im Anlassfall eingebunden sind?
- Gibt es Krisenmanager:innen im Konzern, die für solche Vorfälle geschult sind?
- Sehen die in Frage 1 angesprochenen Vorbereitungen das Erschießen des Tiers bzw. gegebenenfalls der Tiere vor – wie laut Vorfallsprotokoll vom 06.09. Eintrag 21:26 im Fall von Elch Emil offenbar ernsthaft geplant und nur wegen der „zahlreichen Schaulustigen“ dann unterblieben?
- Sehen diese Vorbereitungen die Durchführung von „Verschreckungsfahrten“ auf der Schiene vor?
- Falls ja – warum hat es bis zur Entscheidung, eine solche „Verschreckungsfahrt“ konkret in Gang zu setzen, ab Beginn der Blockade des St. Pöltnener Hauptbahnhofsbereichs gute 3 Stunden und ab dem Zeitpunkt, an dem sich der Elch Emil neben dem Gleis zur Ruhe legte, über 1 ½ Stunden gedauert?

- *Hat Ihnen Ihr neu ernannter „Sonderberater für grenzüberschreitende Eisenbahnangelegenheiten“, BM a.D. Gerald Klug, bereits darüber berichtet, wie beispielsweise Polen und insbesondere Schweden trotz zahlreicher Elche problemlosen fahrplanmäßigen Schienenverkehr ohne stundenlange Stillstände und Behördenverwirrung zuwege bringen?*

Vorweg darf zu Ihren Fragen im Zusammenhang mit dem Schienenbereich festgehalten werden, dass Wildtiere bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) grundsätzlich zu keiner Streckenunterbrechung führen. Im abgefragten Zeitraum erfolgte diese aufgrund von Personen (Schaulustigen) und Einsatzkräften im Gleisbereich – in solchen Fällen wird immer eine Streckensperre durchgeführt.

Schienenersatzverkehr wird in § 18d des Eisenbahngesetzes geregelt und wird in der Regel auf öffentlichen Straßen durchgeführt. Die Vollziehung in Angelegenheiten der Straßenpolizei fällt nach Art. 11 Abs. 4 B-VG in die Kompetenz der Länder und nicht in die Vollziehung meines Ressorts.

Die Kommunikation zwischen den Einsatzkräften, zuständigen Behörden einerseits und den ÖBB andererseits, wird durch entsprechende Koordination zwischen den Organisationen sichergestellt, die dann im Notfall- und Krisenmanagement festgelegt werden. Der gegenständliche Vorfall stellte jedoch keine Krisensituation dar.

Abschließend sei angemerkt, dass nach Absprache zwischen den ÖBB, der Polizei, der Bezirksverwaltungsbehörde, der Amtstierärztin und der Jägerschaft entschieden wurde, das Tier mit Pfeifsignalen einer Verschublok zu vertreiben, was schließlich auch gelang.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Ist es aus eisenbahnbehördlicher Sicht zutreffend (vgl. Vorfallsprotokoll-Eintrag 22:48 Uhr), dass die Polizei bei gravierenden Beeinträchtigungen des Betriebs der kritischen Infrastruktur nicht zuständig ist und nicht eingreift, wenn die Ursache der Beeinträchtigung sich auf oder über ÖBB-Grund befindet?*
- *Falls ja, wer ist ansonsten zuständig?*
- *Wie ist die diesbezügliche Position des Ressorts betreffend ASFINAG-Grundflächen?*

Die Agenden der Sicherheitspolizei betreffen keinen Gegenstand der Vollziehung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), insofern kann ich diese Frage nicht beantworten.

Die ASFINAG übernimmt als Betreiberin der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich in ihrem Bereich Aufgaben in der Verkehrsüberwachung, der Verkehrsabwicklung, im Streckenbetrieb und in der Bewältigung von Ereignissen.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Warum wurden trotz stundenlanger Unterbrechung des Verkehrs im Bereich des St. Pölter Hauptbahnhofs Züge nicht bzw. erst nach langem Zögern über die existierende GZU (Güterzugumfahrung) um die Stadt und den betreffenden Abschnitt herum umgeleitet, obwohl das entsprechende Betriebsstörungskonzept dies offenbar vor sieht?*
- *Warum wurden selbst dann nur „vereinzelte“ Züge des Fernverkehrs umgeleitet?*

Aufgrund der sich laufend ändernden Lage, war vorerst nicht von einer derart langen Streckenunterbrechung auszugehen. Mit der Umleitung der ersten Züge über die Güterzugumfahrung (GZU) wurde ab 21:30 Uhr begonnen.

Eine solche Umleitung von Fernverkehrszügen über die GZU bedarf aufgrund der außerplanmäßigen Halte in Pöchlarn und Tullnerfeld entsprechender Abstimmungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, um die Reisenden auf den Bahnhöfen und vor allem im Zug entsprechend informieren zu können und sie nach/von St. Pölten aus- bzw. zusteigen zu lassen. Darüber hinaus müssen die eingesetzten Fahrzeuge auch den technischen Anforderungen an die GZU und die Triebfahrzeugführer eine entsprechende Streckenkenntnis auf der GZU besitzen, um die Strecke befahren zu können.

Zum Zeitpunkt des Eintrags der Rail Emergency Management (REM)-Meldung wurden bereits drei Fernverkehrszüge über die GZU geführt, sodass von „vereinzelten Zügen“ gesprochen wurde.

Zu den Fragen 14 bis 19:

- *Gibt es eine Mindestdauer der Unterbrechung, bis die Umleitung über die GZU aktiviert wird?*
- *Wenn ja: Ab welcher (voraussichtlichen) Unterbrechungsdauer?*
- *Wenn ja: Warum nicht unverzüglich?*
- *Trifft es zu, dass die offenbar vorgesehene und daher wohl auch behördlich genehmigte Nutzung der GZU als Ausweichstrecke im Bedarfsfall ÖBB-konzernintern auf Widerstand stößt, wenn ja aus welchen Gründen und auf welcher rechtlichen Grundlage?*
- *Warum wurde erst nach zwei Stunden „versucht“ einen Schienenersatzverkehr einzurichten?*
- *Wurde letztlich während der fast viereinhalbständigen Verkehrsunterbrechung ein Schienenersatzverkehr eingerichtet? Wenn nein warum nicht?*

Nach den Vorgaben der ÖBB ist ab einer voraussichtlichen Unterbrechungsdauer von 60 Minuten das Betriebsstörungskonzept in Kraft zu setzen. Nachdem hier zu Beginn die Dauer nicht eingeschätzt werden konnte, liefen die Maßnahmen auch verzögert an. Da jedwede Ersatzmaßnahmen im Rahmen eines Betriebsstörungskonzeptes entsprechende Vorlaufzeiten benötigen – zum Beispiel die Organisation von Schienenersatzverkehrsbussen – ist bei kürzeren Unterbrechungen in der Regel das Abwarten der Züge des Personenfernverkehrs die einzige realistische Alternative. Schlussendlich wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Zu Frage 21:

- *Sehen Sie angesichts der Erfahrungen aus dem „St. Pöltener Elchtest“ am 6. September Verbesserungsbedarf bei der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, Infrastrukturunternehmen, Behörden und Blaulichtorganisationen, wenn ja welchen?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist als Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, ein Sicherheitsmanagementsystem anzuwenden, wonach Unfälle und Störungen, die den Eisenbahnbetrieb der Organisation betreffen, zur Ermittlung ihrer Ursachen zu melden, zu protokollieren, zu untersuchen und zu analysieren sind. Die Organisation muss die aus den Untersuchungen gewonnenen Informationen dazu verwenden, die Risikobewertung zu

überprüfen, Lehren im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit zu ziehen und gegebenenfalls Korrektur- und/oder Verbesserungsmaßnahmen zu beschließen.

Zu Frage 22:

- Welche Vorbereitungen gibt es im Zusammenhang mit dem hochrangigen Straßennetz
a) bei der ASFINAG, b) in Ihrem Ressort in Hinblick auf womögliche Blockaden des
hochrangigen Straßennetzes durch Wildtiere und die erfolgreiche Bewälti-
gung/Überwindung solcher Blockaden, c) im Hinblick auf Krisenmanager:innen für der-
artige Fälle?

Die Autobahnen- und Schnellstraßen am ASFINAG-Streckennetz verfügen durchgängig über Wildschutzzäune. An neuralgischen Punkten werden zusätzlich für die sichere Querung von Wildtieren Grünbrücken und/oder Wildunterführungen errichtet.

Bei Wahrnehmung eines Wildtiers (oder mehreren) am Autobahnen- und Schnellstraßen-Netz, werden folgende Maßnahmen gem. Ereignismanagement gesetzt:

- Alarmierung und Entsendung des zuständigen Streckendienstes der ASFINAG (Auto-
bahnmeisterei, Traffic Manager)
- Alarmierung der Blaulichtorganisationen (Polizei, Feuerwehr)
- Information Landesjagdverband
- Verkehrsinformation für Verkehrsteilnehmer:innen
- Warnschaltungen über straßenseitige Betriebsmittel für den Verkehr im Zulauf
- Bei Erfordernis Sperren des Streckenabschnittes bzw. Tunnelabschnittes

Die Einsatzleitung der ASFINAG kümmert sich vor Ort um die Ereignisbewältigung in Zusammenarbeit mit den Blaulichtorganisationen bzw. als Unterstützung der Polizei. Dabei sind gegebenenfalls weitere Maßnahmen (z.B. Anhaltungen, Geschwindigkeitsreduktionen, etc.) je nach Erfordernis einzuleiten.

Derartige Ereignisse werden im Sinne des Ereignismanagements durch den/die Einsatzleiter:in der ASFINAG abgewickelt und erfordern derzeit keine:n Krisenmanager:in.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

