



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0055-I/PR3/2016  
DVR:0000175

Wien, am 17. Jänner 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Dipl.-Ing. Deimek und weitere Abgeordnete haben am 17. November 2016 unter der **Nr. 10814/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Video-Überwachungsanlagen in ÖBB-Zügen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Gedenken Sie trotz dieser Probleme und Sicherheitsbedenken sowie der angeführten Anschläge in Zügen am schaffnerlosen 0:0-Betrieb festzuhalten?*

Die Zuständigkeit des bmvit bezieht sich auf die technische Sicherheit bzw. die Betriebssicherheit wie dies u.a. in der EU-Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, den Technischen Spezifikationen Interoperabilität oder dem Eisenbahngesetz 1957 behandelt wird. Grundsätzlich erlaube ich mir vorweg anzumerken, dass der zugbegleiterlose Betrieb in Österreich kein Novum darstellt. Um auch beim zugbegleiterlosen Betrieb die Sicherheit zu gewährleisten, wurden durch die Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung für diese Betriebsform entsprechende zusätzliche Regelungen vorgesehen, die sowohl technische als auch betriebliche Vorkehrungen behandeln.

Es wird die gesetzliche Möglichkeit unter gewissen Voraussetzungen eingeräumt, jedoch nicht die gesetzliche Verpflichtung. Auch für das Verhalten der Fahrgäste finden sich in den Eisenbahnschutzvorschriften (vgl. z.B. § 6 Abs. 4 Z 2 EisbSV) entsprechende Vorgaben.

Darauf hinzuweisen ist zunächst jedoch auch, dass die Thematik bezüglich Sicherheit im Sinne von Security, d.h. sicherheitspolizeilicher Agenden, in Österreich in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Inneres (BMI) fällt.

Dem Eisenbahnrecht unterliegt die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs. Tätliche Übergriffe und sonstige Kriminalität auch im Bereich von Eisenbahnen sind der Sicherheitspolizei zuzurechnen und fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Unabhängig davon wird jedoch auch dieser Aspekt in Verfahren vom bmvit so weit wie möglich mitberücksichtigt, wie z.B. in der Entwicklung der Bedingungen für einen zugbegleiterlosen Betrieb. So findet derzeit eine Prüfung der Optimierung der Verordnungsbestimmungen in Zusammenhang mit einem zugbegleiterlosen Betrieb statt.

Darüber hinaus möchte ich darauf hinweisen, dass die ÖBB eng mit der Exekutive kooperieren. Diese bestreift im Rahmen ihres Exekutivdienstes schon jetzt Züge und schult die ZugbegleiterInnen, damit diese bereits im Zug vor Ort deeskalierend eingreifen können. Die ÖBB ergänzen die Aktivitäten der Polizei mit einem eigenen Sicherheitsdienst, der seit Anfang 2015 mit über 200 weiteren MitarbeiterInnen aufgestockt wurde. Es sind nun insgesamt 490 ÖBB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter österreichweit im Einsatz. Sollten zu den bereits gesetzten Maßnahmen weitere Schritte notwendig sein, dann sind diese zwischen Unternehmen und Belegschaftsvertretung zu vereinbaren.

#### Zu Frage 2:

- *Wie viele Zwischenfälle und Übergriffe auf Fahrgäste im Zug wurden seit der Einführung des 0:0-Betriebes von den ÖBB bzw. vom BMVIT registriert?*

Hier darf ich einleitend darauf verweisen, dass gemäß den Bestimmungen des § 19c EisebG 1957 die Eisenbahnunternehmen verpflichtet sind, Unfälle und Störungen unverzüglich der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz SUB), zu melden. Berichtspflichten des Eisenbahnunternehmens gegenüber der Behörde ergeben sich im Rahmen des jährlichen Sicherheitsberichtes gemäß § 39d EisebG über bestimmte unfallbezogene Sicherheitsindikatoren. Unter Zugrundelegung dieser Vorgaben besteht nicht für alle Vorfälle eine Meldepflicht.

Unter Heranziehung der vorliegenden Zahlen bei den ÖBB kam es bei 459 Millionen Fahrgästen im Jahr 2015 zu 15 Zwischenfällen. Größtenteils handelte es sich um verbale Auseinandersetzungen zwischen Fahrgästen. Von 2012 bis 2015 hat sich die Anzahl dieser Zwischenfälle rückläufig entwickelt:

2011	2012	2013	2014	2015	11/2016
-	27	20	17	15	17

Ich darf festhalten, dass diese Übergriffe nicht ausschließlich im 0:0 Betrieb stattgefunden haben, sondern es dabei auch Übergriffe in besetzten Zügen gab.

Seitens der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) werden einlangende Meldungen für die Aufnahme in die Datenbank der SUB gemäß den auf Grundlage nationaler und internationaler Notwendigkeiten definierten Dateninhalten aufbereitet. Aus den Datensätzen ist jedoch nicht unmittelbar ableitbar, bei wie vielen gemeldeten Vorfällen ein kausaler Zusammenhang mit dem 0:0-Betrieb gegeben ist.

#### Zu Frage 3:

- *Wie viele Zwischenfälle und Übergriffe auf ÖBB-Personal im Zug (aufgeschlüsselt nach Zugbegleiter, Triebfahrzeugführer und sonstiges ÖBB Personal) wurden seit der Einführung des 0:0-Betriebes von den ÖBB bzw. vom BMVIT registriert?*

Nach Auskunft der ÖBB gab es 2011 insgesamt 192 tätliche Übergriffe auf ÖBB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter während der Ausübung ihres Dienstes. 2016 wurden bis November 212 derartige Übergriffe verzeichnet.

	2011	2012	2013	2014	2015	11/2016
<b>ZUB</b>	<b>127</b>	<b>108</b>	<b>83</b>	<b>118</b>	<b>106</b>	<b>142</b>
<b>Tfzf</b>	-	-	-	-	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Fahrdienstleiter</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	-	-	-	-
<b>Sonstige</b>	<b>65</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>15</b>	<b>69</b>

Es ist festzuhalten, dass diese Übergriffe überwiegend in besetzten Zügen stattgefunden haben.

Zu Frage 4:

- *Welcher Prozentsatz des Fahrgastraums wird in der Baureihe „Cityjet“ überwacht?*

Die Videoüberwachung stellt sicher, dass die Fahrgäste von der Videoüberwachung erfasst werden. Zu weiteren Details können im Sinne der öffentlichen Sicherheit keine Angaben gemacht werden.

Zu Frage 5:

- *Warum wurde die Baureihe 4020 im Zuge der technischen Adaptierung für den 0:0-Betrieb nicht mit einer Videoüberwachungsanlage nachgerüstet?*

Festzuhalten ist zunächst, dass gemäß dem Bescheid der Datenschutzbehörde die ÖBB bis Dezember 2015 nur berechtigt waren, die Zugtype Talent mit Videoanlagen auszustatten. Im Rahmen eines langwierigen Abänderungsverfahrens vor der Datenschutzbehörde konnten die ÖBB mit 31.12.2015 bewirken, dass auch andere Zugtypen nunmehr – bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen – mit Videoanlagen ausgestattet werden und damit vorausschauend einen Beitrag zur Erhöhung der Fahrgast- und Kundensicherheit zu leisten. Für die ÖBB hat es überdies Priorität, dass die Züge der Baureihe 4020 in den nächsten Jahren durch moderneres Wagenmaterial ersetzt werden. Daher werden in diesen Zügen keine neuen Videoüberwachungsanlagen eingebaut. Erste Garnituren des Typs 4020 konnten bereits durch neue Cityjet-Garnituren mit entsprechender Videoüberwachung ersetzt werden.

Zu Frage 6:

- *Warum wurde bislang auf die Ausstattung der Doppelstock-Waggons mit Videoüberwachung verzichtet?*

Wie bereits zu Frage 5 ausgeführt, verfügten die ÖBB bis Ende 2015 nicht über die Berechtigung, andere Zugtypen als den Talent mit Videoanlagen auszustatten. Ferner zählte eine Videoausstattung zum Zeitpunkt der Anschaffung der Doppelstock-Waggons nicht zur Standardausrüstung. Da die Entscheidung über die künftige gesamte Telematikausstattung noch nicht getroffen ist, wurde eine Nachrüstung mit einer Videoausstattung aufgrund der erforderlichen umfangreichen technischen Umbaumaßnahmen und der damit verbundenen längeren Abstellung der Fahrzeuge noch nicht durchgeführt.

Zu Frage 7:

- *Die Aufzeichnung der Videoüberwachung in der Baureihe „Talent“ erfolgt digital; in welchem Format wird die Aufzeichnung auf der Festplatte abgelegt?*

Aus Sicherheitsgründen können zu den technischen Details der Videoüberwachung, insbesondere den technischen Formaten bzw. Standards keine näheren Angaben gemacht werden.

Zu Frage 8:

- *Wird die Aufzeichnung verschlüsselt abgelegt?*

Es erfolgt eine verschlüsselte Ablage.

Zu Frage 9:

- *Welcher Personenkreis innerhalb der ÖBB (Anzahl, Geschäftsbereich) und des BMVIT hat Berechtigung, diese Festplatte auszubauen bzw. einzusehen?*

Gemäß den Angaben der ÖBB erfolgt der Ausbau eines Datenträgers im Anlassfall durch MitarbeiterInnen einer Konzerntochter der ÖBB (der Mungos Sicher & Sauber GmbH & Co KG), die vor der Aufnahme dieser Tätigkeit in der Handhabung und Vorgehensweise gesondert geschult wurden.

Die auszubauenden Datenträger können nur mit einer proprietären Auswertestation und Software ausgewertet werden. In ganz Österreich sind zwei Auswertestationen vorhanden. Bei der ÖBB Business Competence Center GmbH sind drei MitarbeiterInnen und bei der ÖBB-Personenverkehr AG ist ein Mitarbeiter berechtigt, diese Auswertungen durchzuführen. Diese MitarbeiterInnen wurden dafür geschult.

Die Rechte der Untersuchungsbeauftragten im Zusammenhang mit der Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung sind im § 11 Abs. 1 UUG 2005 enthalten.

Gemäß diesen Bestimmungen sind die Untersuchungsbeauftragten unter anderem berechtigt, die sofortige Beweisaufnahme und dokumentierte Entnahme von Trümmern und Bauteilen zu Untersuchungs- und Auswertungszwecken vorzunehmen (§ 11 Abs. 1 Ziff. 2 UUG 2005). Ebenso steht ihnen ein sofortiger Zugang zu Aufzeichnungsanlagen und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Fahrzeug sowie deren Auswertungen und ihrem Inhalt sowie sonstigen einschlägigen Aufzeichnungen und die Kontrolle darüber zu (§ 11 Abs. 1 Ziff. 3 UUG 2005).

Dies erfolgt in Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen Grundlagen für die Befugnisse eines Untersuchungsbeauftragten im Rahmen einer Sicherheitsuntersuchung und ist im Artikel 20 der Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ geregelt.

Zu Frage 10:

- *In wie vielen Fällen der letzten Jahre wurde den Ermittlern eine Festplatte gegen eine Übernahmebestätigung übergeben?*

Es werden keine Festplatten übergeben. Die Daten werden über ein geschütztes und zertifiziertes Portal an die Exekutive übergeben.

Zu Frage 11:

- *In wie vielen Fällen der letzten Jahre wurde nach Entnahme der Festplatte festgestellt, dass sich die jeweils gegenständliche Videodatei aufgrund technischer Probleme nicht öffnen ließ?*

In den Jahren 2014, 2015 und 2016 konnten 9, 8 und 21 Datenträger aufgrund technischer Probleme nicht geöffnet werden.

Zu Frage 12:

- *Wodurch kann sichergestellt werden, dass aufgezeichnete Videodateien in technisch einwandfreiem Zustand der Behörde übergeben werden können?*

Dies wird durch die Verwendung von zertifizierten und anerkannten Hardware- und Softwaresystemen, die dem Stand der Technik entsprechen, sichergestellt.

Mag. Jörg Leichtfried

