



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0057-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 1. Februar 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Rauch und weitere Abgeordnete haben am 1. Dezember 2016 unter der **Nr. 11045/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Übergriffe auf Bahnpersonal werden immer brutaler gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

- *Ist Ihrem Ressort dieses Problem bekannt?*
- *Wenn ja, seit wann?*
- *Wenn ja, wurden sofort Maßnahmen getroffen, um weitere Übergriffe zu stoppen?*
- *Wenn ja bei 3., um welche konkreten Maßnahmen handelt es sich?*
- *Wenn nein bei 3., warum nicht?*

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass dem Eisenbahnrecht die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs unterliegt. 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.

Die Thematik bezüglich Sicherheit im Sinne von Security, d.h. sicherheitspolizeilicher Agenden, fällt in Österreich in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Inneres (BMI). Tätliche Übergriffe und sonstige Kriminalität auch im Bereich von Eisenbahnen sind daher der Sicherheitspolizei zuzurechnen und fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Entsprechend sind die Eisenbahnunternehmen zu diesen Themen auch durch die Exekutive zu unterstützen.

Unabhängig davon wird auch dieser Aspekt in eisenbahnbehördlichen und im Rahmen der im Sicherheitsmanagementsystem (Safety) vorgegebenen Verfahren vom bmvit so weit wie möglich mitberücksichtigt.

Im Rahmen der im Sicherheitsmanagementsystem (Safety) vorgegebenen Verfahren müssen aufgrund der Unternehmensverantwortung sämtliche Vorkehrungen vom Eisenbahnunternehmen laufend evaluiert, Verbesserungspotenziale eruiert und die erforderlichen Maßnahmen abgeleitet bzw. umgesetzt werden.

Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems ist auch der sogenannte „Kontinuierliche Verbesserungsprozess“ (KVP). Im Rahmen dieses Prozesses sind laufend Problembereiche zu analysieren, gegebenenfalls Verbesserungsbedarf zu erkennen und Maßnahmen zu setzen. In weiterer Folge sind diese auf ihre Wirksamkeit nachzuverfolgen und in ihrer Gesamtheit auch entsprechend im Eisenbahnunternehmen zu dokumentieren.

Aufgrund der hohen Flächenpräsenz des Unternehmens wurde als ersten Schritt ein Aufsichtsverfahren bei der ÖBB-Personenverkehr AG zur Thematik Übergriffe mit Fokus auf diesen kontinuierlichen Verbesserungsprozess eingeleitet. Im Zuge dessen wird geprüft, wie die ÖBB-Personenverkehr AG die Entwicklung wahrgenommen hat, Ursachen erforscht, Gegenmaßnahmen gesetzt und evaluiert hat und die Umsetzung der Maßnahmen kontinuierlich auf Wirksamkeit überprüft.

Gemäß den Angaben der ÖBB wird die Sicherheitslage in den ÖBB-Zügen laufend analysiert und eng mit der Exekutive kooperiert, um die Sicherheit in den Zügen zu gewährleisten.

Die Exekutive bestreift im Rahmen ihres Exekutivdienstes Züge und schult das Zugpersonal, 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 deutlich aufgestockt wurde. Aktuell sind 490 Security-MitarbeiterInnen österreichweit im Einsatz, ein weiterer Ausbau ist bereits fixiert und Teil des Service-und Sicherheitspaktes 2017.

Die Begleitung des ÖBB Zug-Personals durch externe Security-Kräfte wird seit 2010 im Bedarfsfall durchgeführt. Auf definierten Streckenabschnitten sind auch Security-Kräfte in den Zügen unterwegs. Aktuell läuft ein Pilotbetrieb für den Einsatz von Body-Cams beim ÖBB Sicherheitspersonal.

Es kann ganz klar festgehalten werden, sowohl das subjektive Sicherheitsgefühl, als auch die objektive Sicherheit der Fahrgäste ist gegeben. Allerdings hat sich in den letzten Wochen gezeigt, dass es vermehrt zu Konflikten im Zuge der Fahrscheinkontrollen und bei der Einforderung der Einhaltung der Hausordnung kam.

Aus diesem Grund wurde Anfang 2017 ein Sicherheitspaket erarbeitet, dieses wurde bereits der Öffentlichkeit vorgestellt. Es handelt sich einerseits um baulich/technische Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur und andererseits um personelle und organisatorische Maßnahmen des Unternehmens. Dieses Paket wurde zwischen Unternehmen und Belegschaftsvertretung erarbeitet und wird von dieser mitgetragen.

Zu Frage 6:

- *Wie viele Vorfälle konnte man seit dem Jahr 2015 bis zur Beantwortung dieser Anfrage registrieren (aufgelistet nach Datum, Delikt, Nationalität der beschuldigten Personen, betroffene Personen, betroffene Bahnverbindung)?*

In dieser Sache verweise ich auf die Beantwortung der Frage 3 der parlamentarischen Anfrage 10814/J vom 17.11.2016 des Abgeordneten DI Gerhard Deimek betreffend Video-Überwachungsanlagen in ÖBB-Zügen.

Zu Frage 7:

- *Wie viele Personen wurden aufgrund von Übergriffen seitens der ÖBB angezeigt?*

Bei Übergriffen erfolgt die Anzeige direkt durch die betroffenen MitarbeiterInnen. Auf Wunsch werden sie vom Unternehmen dabei unterstützt.

Zu Frage 8:

- *Wie viele Fahrgäste wurden aufgrund dieser Übergriffe seit dem Jahr 2015 bis zur Beantwortung dieser Anfrage verletzt (aufgelistet nach Art und Schwere der Verletzung)?*

Gemäß den Angaben der ÖBB seien keine Verletzungen oder weitere Behandlungen von Reisenden bekannt, die auf tätliche Übergriffe zurückzuführen sind.

Zu Frage 9:

- *Wie viele Bahnmitarbeiter wurden aufgrund dieser Übergriffe seit dem Jahr 2015 bis zur Beantwortung dieser Anfrage verletzt (aufgelistet nach Art und Schwere der Verletzung)?*

Laut den Angaben der ÖBB wurden seit dem Jahr 2015 bis inkl. November 2016, 100 MitarbeiterInnen durch Übergriffe verletzt.

Zu Frage 10:

- *Wurden aufgrund der Übergriffe Beschädigungen an Waggons oder Triebfahrzeugen festgestellt?*

In einem Fall kam es zu einer Sachbeschädigung eines Zuges.

Zu den Fragen 11 und 12:

- *Wenn ja, welche Schäden wurden konkret festgestellt?*
- *Wenn ja, wie hoch ist der finanzielle Schaden in diesem Fall?*

Es wurde ein Glas-Designelement im Einstiegsbereich beschädigt. Der Gesamtschaden inklusive Einbaukosten betrug rund € 500.

Zu den Fragen 13 bis 16:

- *Wurden andere Zugverbindungen aufgrund dieser Übergriffe behindert?*
- *Wenn ja, welche?*
- *Wenn ja, kam es aufgrund der Maßnahme zu Verspätungen?*
- *Wenn ja bei 15., wie hoch waren diese?*

Durch den Einsatz von Exekutiv- und Rettungskräften kann es zur Verspätung des betroffenen Zuges und punktuell auch zu Folgeverspätungen anderer Züge kommen. Welche Verspätungen auf die erwähnte Ursache zurückzuführen sind, wird nicht dokumentiert.

Zu Frage 17:

- *Wenn ja bei 15., in welchem Umfang (Zahl, Anspruchsberechtigte, Höhe Zahlungen) mussten aufgrund der Verspätungen Fahrgastentschädigungen geleistet werden?*

Die Gründe für Verspätungen oder Zugsausfälle sind für die Bearbeitung von Fahrgastrechten unerheblich. Diese Daten liegen daher nicht vor.

Zu Frage 18:

- *Ist Ihnen bekannt, inwieweit die Westbahn von Übergriffen auf Bahnpersonal betroffen ist, ob es dort Verletzte, Sachschäden oder Verspätungen aufgrund von Überfällen gibt?*

Die auf der ÖBB-Strecke Wien – Salzburg im Personenverkehr tätige WESTbahn Management GmbH hat nach ihren dazu eingeholten Angaben in den letzten Jahren keine Verletzten auf Grund von Übergriffen oder Sachschäden erleiden müssen.

Zu den Fragen 19 bis 23:

- *Ist man seitens der Gewerkschaft „Vida“ bereits an Ihr Ressort herangetreten, um eine Lösung dieses Problems herbeizuführen?*
- *Wenn ja, in welcher Form ist man an Ihr Ressort herangetreten?*
- *Wenn ja, welche Forderungen hat man an Ihr Ressort herangetragen?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn ja, mit welchem konkreten Ergebnis?*

Die Konzernvertretung der ÖBB hat in einem Schreiben aus dem November 2016 die Thematik Übergriffe auf ZugbegleiterInnen und Fahrgäste als sicherheitsbedenkliche Zustände und Situationen angesprochen.

Anlässlich des Schreibens wurde ein Aufsichtsverfahren in Hinsicht auf die an das Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigung und darin enthaltene Prozesse zur Evaluierung von Verbesserungspotentialen eröffnet. Des Weiteren darf ich auf meine Ausführungen zu den Fragen 1 – 5 verweisen.

Zu den Fragen 24 bis 26

- *Wird man seitens Ihres Ressorts künftig Maßnahmen treffen, um die Sicherheit der Fahrgäste und die des Bahnpersonals zu erhöhen?*
- *Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich hier konkret?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Ich darf auf meine Ausführungen zu den Fragen 1 – 5 verweisen.

Mag. Jörg Leichtfried

