

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2023-0.681.875

20. November 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Amesbauer, BA, Kolleginnen und Kollegen haben am 20. September 2023 unter der **Nr. 16283/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Kriminalität auf Bahnhöfen, Haltestellen und in Zügen im Jahr 2022 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Personen werden – gegliedert nach Bundesländern – aktuell direkt durch die ÖBB als Security-Personal beschäftigt?*

Bundesland	Eigen-personal	Externes Leasing	Gesamt
Burgenland	9	-	9
Kärnten	39	4	43
Niederösterreich	62	6	68
Oberösterreich	60	3	63
Salzburg	39	4	43
Steiermark	54	15	69
Tirol	42	12	54
Vorarlberg	27	18	45
Wien	91	41	132
Gesamtergebnis	423	103	526

Zu Frage 2:

- *Welche Vertragspartner gibt es aktuell, bei denen Security- und Sicherheitsdienstleistungen extern zugekauft werden?*

Laut Auskunft der ÖBB wurden je nach unterschiedlichen Regionen Personalzukäufe bei den Sicherheitsfirmen G4S, WISAG, Sichwacht, Securitas und ÖWD getätigt.

Zu Frage 3:

- Wie viele Security-Mitarbeiter, unabhängig ob direkt Beschäftigte oder durch externe Dienstleister bereitgestellte, wurden im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 – gegliedert nach Bundesländern – aufgrund von tötlichen Übergriffen im Netz verletzt?

Laut Auskunft der ÖBB gab es bei der ÖBB-Operative Services, ehemals Mungos, 2022 insgesamt 18 Tätigkeiten mit Körperverletzung bei Security-Mitarbeiter:innen (davon 10 mit Krankenstand). Im 1. Halbjahr 2023 waren es 12 Tätigkeiten mit Körperverletzung (davon 3 mit Krankenstand). Alle Fälle wurden als Arbeitsunfälle auch an die BVAEB gemeldet. Die regionale Verteilung ist wie folgt:

	1-12/2022		1-6/2023	
	Mit Verletzung (gesamt)	Davon mit Krankenstand	Mit Verletzung (gesamt)	Davon mit Krankenstand
Gesamt	18	10	12	3
Wien	13	9	7	2
Niederösterreich	1	1	0	0
Burgenland	0	0	0	0
Oberösterreich	0	0	3	1
Salzburg	0	0	1	0
Steiermark	0	0	0	0
Kärnten	0	0	0	0
Tirol	4	0	0	0
Vorarlberg	0	0	1	0

Zu Frage 4:

- Wie viele ÖBB-Bedienstete wurden im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 – gegliedert nach Bundesländern – aufgrund von tötlichen Übergriffen im Dienst verletzt?

Übergriffe auf ÖBB-Bedienstete mit Verletzungen 01.01.2022 – 30.06.2023	
Gesamt Österreichweit	118
Wien/NÖ/Burgenland	89
Oberösterreich	6
Salzburg	6
Steiermark	2
Tirol	8
Vorarlberg	4
Kärnten	3

Zu den Fragen 5 und 6:

- Wie oft kam es im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 – gegliedert nach Bundesländern – zu Sachbeschädigungen auf Bahnhöfen, Haltestellen und in Zügen?
- Wie hoch waren im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 – gegliedert nach Bundesländern – insgesamt die Schadenshöhen durch Sachbeschädigungen auf Bahnhöfen, Haltestellen und in Zügen?

Hinsichtlich der Sachbeschädigungen im Netz stellt sich die Aufteilung nach Bundesländern im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 wie folgt dar:

Bundesland	2022		1. HJ 2023	
	Anzahl	Kosten in €	Anzahl	Kosten in €
Niederösterreich	222	406.621,94	95	163.151,08
Wien	71	155.695,17	52	70.277,78
Steiermark	69	187.203,99	27	42.734,55
Oberösterreich	55	117.253,82	8	9.810,66
Tirol	50	136.679,60	25	39.414,35
Vorarlberg	36	116.947,81	8	10.570,61
Salzburg	29	75.117,54	9	6.682,83
Burgenland	7	3.983,87	4	5.798,29
Kärnten	6	5.298,34	7	26.241,67
Gesamt	545	1.204.802,08	235	374.681,82

Hinsichtlich der Sachbeschädigungen in Zügen stellt sich die Aufteilung nach Bundesländern im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 wie folgt dar:

Bundesland	Anzahl Vorfälle
Niederösterreich/Wien/Burgenland	96
Oberösterreich	13
Salzburg	10
Tirol	10
Vorarlberg	6
Kärnten	11
Steiermark	3
Gesamt	149

Bezüglich der Kosten die durch Sachbeschädigung aufgrund von Graffiti an Zügen entstanden sind, stellt sich die Aufteilung nach Bundesländern wie folgt dar:

Bundesland	2022		1.HJ 2023	
	Anzahl	Kosten in €	Anzahl	Kosten in €
Burgenland	16	40.114,00	1	2.568,00
Wien	610	1.337.272,00	301	507.041,00
Kärnten	37	26.841,00	8	13.235,00
Niederösterreich	522	1.267.881,00	165	461.674,00

Oberösterreich	21	42.771,00	37	61.044,00
Salzburg	74	112.077,00	13	14.904,00
Steiermark	57	129.202,00	11	35.151,00
Tirol	16	53.076,00	3	14.019,00
Gesamt	1353	3.009.237,00	539	1.109.640,00

Zu Frage 7:

- *Welche Bahnhöfe und Haltestellen waren, unter Angabe der jeweiligen Schadenshöhe, im angefragten Zeitraum konkret von Sachbeschädigungen betroffen?*

Diesbezüglich darf ich auf die meiner Anfragebeantwortung angeschlossene Beilage verweisen.

Zu Frage 8:

- *Gab es Fälle, wo aufgrund von tätlichen Übergriffen, gefährlichen Verhaltens oder Situationen, bei denen die Polizei einschreiten musste, Züge außerplanmäßig anhalten mussten?*
- Wenn ja, wie oft war dies im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 der Fall?*
 - Wenn ja, aufgrund welcher Umstände mussten Züge außerplanmäßig anhalten?*

Laut Auskunft der ÖBB sind keine derartigen Fälle bekannt. Eine Verständigung der Exekutive erfolgt auf Basis der Meldung des Bordpersonals über die:den Notfallkoordinator:in der ÖBB-Infrastruktur. In der Regel wird die Exekutive zum nächsten planmäßigen Aufenthalt des Zuges gerufen.

Zu Frage 9:

- *Welche Bahnhöfe sind aus Sicherheitssicht in Österreich als besondere Hotspots zu definieren?*

Von „Hotspots“ – d.h. im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauchs: Orte, die hohes Konfliktpotential in sich bergen – kann aufgrund des bestehenden Sicherheitsniveaus auf und bei Be trachtung der täglichen Frequenzen im Zusammenhang mit Bahnhöfen in Österreich nicht gesprochen werden. Ich möchte an dieser Stelle aber ausdrücklich betonen, dass jeder Übergriff auf die Mitarbeiter:innen einer zu viel ist und konsequent verfolgt werden muss.

Zu Frage 10:

- *Wie oft wurde seitens des Bordpersonals im Jahr 2022 und im ersten Halbjahr 2023 eine Meldung an einen Notfallkoordinator der ÖBB-Infrastruktur wegen Straftaten in Zügen bzw. der Verständigung der Exekutive erstattet?*

Insgesamt wurden 3.609 Meldungen eingebracht, wobei diese auch aufgrund anderer Sachverhalte als Straftaten erfolgen können (zB Unbeaufsichtigtes Gepäck).

Zu Frage 11:

- *Gibt es seitens der ÖBB Erhebungen betreffend Diebstähle in Zügen?*
- Wenn ja, inwiefern und welche Erkenntnisse resultieren daraus im Detail?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Die Zusammenarbeit zwischen den ÖBB und der Exekutive funktioniert sehr gut, so auch im Bereich Diebstahl. So gibt es regelmäßig einen Informations- und Erfahrungsaustausch zum Thema Diebstähle zwischen ÖBB und Polizei. Seitens ÖBB wird auch vorhandenes Videomaterial gesichert, ausgewertet und an die Exekutive übermittelt. Auf Basis des zur Verfügung gestellten Videomaterials gibt es dann auch Schwerpunktaktionen der Polizei.

Aufgrund der Präsenz der Exekutive sowie einer positiven Aufklärungsquote führt dies zu einer „Abschreckung“ für Nachahmungstäter:innen. Ebenso können aufgrund von internen Erfahrungswerten sowie durch den regelmäßigen Informationsaustausch mit der Polizei früh Muster erkannt werden und Wiederholungstäter:innen rasch durch die Polizei festgenommen werden.

Zu Frage 12:

- *Warum gibt es in Nachtzügen nicht die Möglichkeit gebuchte Abteile von innen zu verschließen?*

In allen ÖBB Nightjets besteht die Möglichkeit, die Abteile von innen zu verschließen. Je nach Reisezugwagentyp kann dies in unterschiedlichen Ausführungsvarianten erfolgen. Im Regelfall kann das betroffene Abteil komplett versperrt oder zur sogenannten Spaltüberbrückung gesichert werden. Die Spaltüberbrückung ermöglicht den Reisenden zum Beispiel die Dokumentendurchreiche.

Zu Frage 13:

- *Könnten Alarmknöpfe in Zugabteilen eine sinnvolle Sicherheitsmaßnahme darstellen, die sich betrieblich und technisch umsetzen lässt?*
- Wenn ja, gibt es seitens der ÖBB Erhebungen bzw. Überlegungen, wie sich eine Umsetzung erreichen lässt?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Nachtzugabteile für Personen mit eingeschränkter Mobilität sind grundsätzlich alle mit einem Alarmnotfallknopf ausgestattet. Zusätzlich befindet sich im Schlafwagen und Liegewagen in Zügen ab dem Baujahr 2000 sowie in den Nightjets und Railjets der neuen Generation der sogenannte „Schaffnerruf“ am Bedientableau in jedem Abteil. Beim Drücken wird der:die Zugbegleiter:in im Dienstabteil alarmiert. Bei allen Umbauten der Bestandsflotte erfolgt im Zuge dessen auch die Ausstattung mit Alarm- oder Meldeeinrichtungen.

Zu Frage 14:

- *Könnten Kameras am Wagongang eine sinnvolle Sicherheitsmaßnahme darstellen, die sich betrieblich und technisch umsetzen lässt?*
- Wenn ja, gibt es seitens der ÖBB Erhebungen bzw. Überlegungen wie sich eine Umsetzung erreichen lässt?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Die neuere Generation von Liegewagen sowie Nightjet sind mit „CCTV“ (closed circuit television) ausgestattet. Dabei erfolgt eine Kamera-Aufzeichnung des Geschehens im Gangbereich. Im Bedarfsfall kann die Behörde Einsicht nehmen. Bei allen Umbauten der Bestandsflotte erfolgt im Zuge dessen auch die Ausstattung mit CCTV im Gangbereich.

Zu Frage 15:

- Welche betrieblichen Vorgaben gibt es seitens der ÖBB hinsichtlich der Präsenz von Zugpersonal in Zügen und insbesondere in Nachzügen?

Grundsätzlich gelten die in der Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisBBV)) angeführten Bestimmungen für die Besetzung von personenbefördernden Zügen. Darauf aufbauend gelten ÖBB-intern folgende Richtlinien bzw. Bestimmungen:

- Richtlinie 710.102-52: Besetzung der Züge
- Richtlinie AA 751.301-01: Sicherheitsrelevante Aufgaben im Zugbegleitdienst
- Richtlinie 751.302: Mein persönliches Handbuch für Zugbegleiter:innen

Zu Frage 16:

- Gibt es hinsichtlich der Präsenz von Zugpersonal seitens der ÖBB Bestrebungen, diese mit Blick auf das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste auszubauen?
- a. Wenn ja, inwiefern und welche Maßnahmen werden dahingehend gesetzt?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Laut Auskunft der ÖBB erfolgt der Einsatz von Zugpersonal immer unter der Prämisse, dass die betriebliche Abwicklung sowie die Erfüllung aller normativen Sicherheitsvorgaben gewährleistet ist. Derzeit ist kein Ausbau geplant.

Leonore Gewessler, BA