

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: 2024-0.651.693

. November 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Amesbauer und weitere Abgeordnete haben am 5. September 2024 unter der **Nr. 19421/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Kriminalität auf Bahnhöfen, Haltestellen und in Zügen im Jahr 2023 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?*

Bei den ÖBB sind zum Stand 19. September 2024 folgende Anzahl an Security-Mitarbeiter :innen beschäftigt:

Bundesland (Stand 17.09.2024)	Eigen- personal	Externes Leasing	Gesamt
Burgenland	7	1	8
Kärnten	39	5	44
Niederösterreich	63	7	70
Oberösterreich	58	5	63
Salzburg	39	6	45
Steiermark	61	10	71
Tirol	48	9	57
Vorarlberg	30	12	42
Wien	105	49	154
Gesamtergebnis	450	104	554

Zu Frage 2:

- Welche Vertragspartner gibt es aktuell, über die Security- und Sicherheitsdienstleistungen extern zugekauft werden?

Laut Auskunft der ÖBB werden dafür nachstehende Arbeitskräfteüberlassungsfirmen herangezogen:

- Fa. Transfer Personalmanagement
- G4S Secure Solutions GmbH
- ÖWD Security und Services
- Fa. Büroring Personalmanagement
- Select Personalservice GmbH
- Randstad Austria GmbH
- 25 Personaldienstleistungs GesmbH
- Teampool Personal Service GmbH
- Actief Jobmade GmbH

Zu den Fragen 3 bis 6:

- Wie werden die Mitarbeiter der Sicherheitsunternehmen, mit denen die ÖBB zusammenarbeitet, auf deren Vertrauenswürdigkeit überprüft (vgl. geplante Anschläge auf die Taylor-Swift-Konzerte)?
- Sollte keine derartige Überprüfung vorgenommen werden, ist angedacht, eine solche einzuführen?
- a. Wenn nein, warum nicht?
- Wie werden die eigenen Sicherheitsmitarbeiter der ÖBB auf deren Vertrauenswürdigkeit überprüft (vgl. geplante Anschläge auf die Taylor-Swift-Konzerte)?
- Sollte keine derartige Überprüfung vorgenommen werden, ist angedacht, eine solche einzuführen?
- a. Wenn nein, warum nicht?

Die Mitarbeiter:innen werden gemäß § 130 (9) Gewerbeordnung überprüft.

Zu Frage 7:

- Wie viele Security-Mitarbeiter, unabhängig ob direkt Beschäftigte oder durch externe Dienstleister bereitgestellte, wurden im Jahr 2023 sowie im Jahr 2024 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage – gegliedert nach Bundesländern – aufgrund von tätlichen Übergriffen im Dienst verletzt?

	1-12/2023		1-6/2024	
	Mit Verletzung (gesamt)	Davon mit Krankenstand	Mit Verletzung (gesamt)	Davon mit Krankenstand
Gesamt	24	8	10	1
Wien	14	6	4	0
Niederösterreich	0	0	2	0
Burgenland	0	0	0	0
Oberösterreich	3	1	3	0
Salzburg	2	0	0	0
Steiermark	1	0	0	0

Kärnten	1	0	0	0
Tirol	2	1	1	1
Vorarlberg	1	0	0	0

Zu Frage 8:

- *Wie viele ÖBB-Bedienstete wurden im Jahr 2023 sowie im Jahr 2024 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage – gegliedert nach Bundesländern – aufgrund von tätlichen Übergriffen im Dienst verletzt?*

	2023 (01.01. – 31.12.2023)	2024 (01.01. – 31.08.2024)
Übergriffe auf ÖBB-Bedienstete mit Verletzung	88	50

Laut Auskunft der ÖBB sind aufgrund einer Umstellung des Datenbanksystems zum Zeitpunkt des Einlangens der gegenständlichen Anfrage derzeit keine detaillierteren Informationen zu den einzelnen Bundesländern verfügbar.

Zu Frage 9:

- *Wie oft kam es im Jahr 2023 sowie im Jahr 2024 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage – gegliedert nach Bundesländern – zu Sachbeschädigungen auf Bahnhöfen, Haltestellen und in Zügen?*

Bezüglich der Sachbeschädigungen auf Bahnhöfen und Haltestellen darf ich auf die meiner Anfragebeantwortung angeschlossene Beilage verweisen.

Hinsichtlich der Sachbeschädigungen in Zügen stellt sich die Aufteilung nach Bundesländern wie folgt dar:

Bundesland	Anzahl Vorfälle
Niederösterreich/Wien/Burgenland	124
Oberösterreich	21
Salzburg	11
Tirol	14
Vorarlberg	14
Kärnten	6
Steiermark	4
Gesamt	194

Zu Frage 10:

- *Wie hoch waren im Jahr 2023 sowie im Jahr 2024 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage – gegliedert nach Bundesländern – insgesamt die Schadenshöhen durch Sachbeschädigungen auf Bahnhöfen, Haltestellen und in Zügen?*

Bezüglich der Sachbeschädigungen auf Bahnhöfen und Haltestellen darf ich auf die meiner Anfragebeantwortung angeschlossene Beilage verweisen.

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

	2023		1.Q 2024	
	Anzahl	Schaden	Anzahl	Schaden
Burgenland	13	26 788	8	19 754
Wien	867	1 571 891	234	388 664
Kärnten	12	24 191	10	11 073
NÖ	497	1 205 644	150	361 267
OÖ	50	91 912	18	26 231
Salzburg	22	27 308	11	6 167
Steiermark	23	67 073	23	29 111
Tirol	8	2 839	8	3 877
Vorarlberg			7	552
	1 492	3 017 646	469	846 696

Zu Frage 11:

- *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 12:

- *Gab es Fälle, wo aufgrund von tätlichen Übergriffen, gefährlichen Verhaltens oder Situationen, wo die Polizei einzuschreiten hatte oder Züge außerplanmäßig angehalten werden mussten?*
- Wenn ja, wie oft war dies im Jahr 2023 sowie im Jahr 2024 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage der Fall?*
 - Wenn ja, aufgrund welcher Umstände mussten in diesem Zusammenhang Züge außerplanmäßig angehalten werden?*

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

Zu Frage 13:

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

Von Hotspots kann aufgrund des bestehenden hohen Sicherheitsniveaus auf und bei Betrachtung 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 14:

- Wie oft wurde seitens des Bordpersonals im Jahr 2023 sowie im Jahr 2024 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage eine Meldung an einen Notfallkoordinator der ÖBB-Infrastruktur wegen Straftaten in Zügen bzw. der Verständigung der Exekutive erstattet?

	Anzahl Vorfälle/Behördeneinsatz 01.01.2023 - 31.08.2024						
	Randalierer	Schwarzfahrer	Grenz-Flüchtlingskontrolle	Übergriffe Mitarbeiter Bordservice	Übergriffe Bahnbenutzer untereinander	sonstiger Polizeieinsatz	Unbeaufsichtigtes Gepäck
Gesamt	481	1667	12	685	155	1461	4
	4465						

Zu Frage 15:

- Gibt es seitens der ÖBB Erhebungen betreffend Diebstählen 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. Diese intensive Zusammenarbeit gibt es nicht nur in Österreich, sondern auch in den Nachbarländern Deutschland, Schweiz, Italien und Ungarn.

Seitens der ÖBB wird auf Verlangen der Polizei vorhandenes Videomaterial gesichert, ausgewertet und an die Exekutive übermittelt. Auf Basis des zur Verfügung gestellten Videomaterials gibt es Schwerpunktkaktionen der Polizei. Zusätzlich fordert die Polizei Videoaufnahmen aus Zügen und Bahnhöfen bei den ÖBB an, wenn es um Ermittlungen nach Straftaten auf ÖBB-Flächen geht.

Zu Frage 16:

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

In den 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 oder bei Verdacht eines gesundheitlichen Notfalls dem Zugpersonal die Kontaktaufnahme mit dem Reisenden.

Zu Frage 17:

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

Neuere Fahrzeuge im Nahverkehr, die ohne Zugpersonal verkehren, sind mit Notsprechstellen ausgestattet. Dadurch können Fahrgäste einen Notfall zum:zur Triebfahrzeugführer:in kommunizieren.

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 18:

- *Könnte eine verstärkte Nutzung von Kameras in Zügen eine sinnvolle Sicherheitsmaßnahme darstellen, die sich betrieblich und technisch umsetzen lässt?*
- a. Wenn ja, gibt es seitens der ÖBB Erhebungen bzw. Überlegungen, wie sich eine Umsetzung erreichen lässt?*
 - b. Wenn nein, warum nicht?*

Die neuere Generation von Liegewagen sowie der Nightjet der neuen Generation 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 19:

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

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 20:

- *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.

Leonore Gewessler, BA

