

## **ANFRAGE**

des Abgeordneten Hannes Amesbauer  
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
betreffend **Kriminalität auf Bahnhöfen, Haltestellen und in Zügen im Jahr 2023**

Da viele Menschen im täglichen Leben auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, ist die Sicherheit auf Bahnhöfen, Haltestellen und in öffentlichen Verkehrsmitteln ein wichtiges Grundbedürfnis.

Wie der Anfragebeantwortung 15770/AB vom 20.11.2023 zu 16284/J (XXVII. GP) zu entnehmen ist, wurden allein im Jahr 2022 mehr als 17.000 Straftaten in der Örtlichkeitsgruppe „Bahnhof, öffentliches Verkehrsmittel/Haltestelle“ zur Anzeige gebracht. Diese erstrecken sich von Verstößen gegen das Suchtmittelgesetz über Sachbeschädigungen und Diebstähle bis hin zu Sexualstraftaten sowie strafbare Handlungen gegen Leib und Leben, wie Körperverletzung und sogar Mord. Insbesondere die Flächenbundesländer Wien, Niederösterreich und Oberösterreich sowie die Steiermark weisen mitunter erschreckende Zahlen in der übermittelten Statistik auf.

Dass diese Entwicklungen sich offenbar im subjektiven Sicherheitsgefühl der Reisenden niederschlagen, belegt eine aktuelle Initiative der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gemeinsam mit der Polizei. Im Zuge einer Sicherheitspartnerschaft soll der überbordenden Kriminalität an Bahnhöfen, Zügen und Mobilitätsknoten begegnet werden. Der „ORF Steiermark“ berichtete in diesem Zusammenhang am 21. Mai 2024 wie folgt:<sup>1</sup>

*„Auf der einen Seite geht es in Richtung Bestreifung. Das heißt, dass sowohl der Bahnhofsvorplatz, der Nahbereich des Bahnhofs verstärkt bestreift wird, um präventiv tätig zu sein. Da geht es um den Fokus Vandalismus und Graffiti. Auf der anderen Seite geht es auch um die Begleitung der Züge, um das subjektive Sicherheitsgefühl der Reisenden zu stärken, das ist uns ein großes Anliegen“, so Helmut Richter von der Landespolizeidirektion Steiermark. [...] Die Mehrheit der Fahrgäste sei sehr angenehm, dennoch gebe es seit der Pandemie ein gestiegenes Aggressionspotenzial, das sich auch gegen die ÖBB-Bediensteten richtet, sagt Michaela Huber von den ÖBB: „Wenn wir dann nicht mehr weiterkommen im Dialog, in der Deeskalation, dann holen wir die Polizei, dann nämlich, wenn es um einen körperlichen Übergriff geht, und dann sind wir immer sehr froh, dass die Polizei immer kommt.“*

Insbesondere die letzten Wochen haben gezeigt, dass im Zusammenhang mit privaten Sicherheitsunternehmen ein gewisses Maß an Vorsicht geboten ist. Der geplante Terroranschlag rund um die Taylor-Swift-Konzerte in Wien und der Umstand, dass einer der mutmaßlichen Terroristen im Sicherheitsnetzwerk des Veranstaltungsortes beschäftigt war, offenbaren, dass insbesondere kritische Infrastruktur wie etwa das Bahnsystem bewusst von Kriminellen für ihre Zwecke ausgesucht und die Sicherheitsapparate unterwandert werden können.

---

<sup>1</sup> <https://steiermark.orf.at/stories/3257985/>

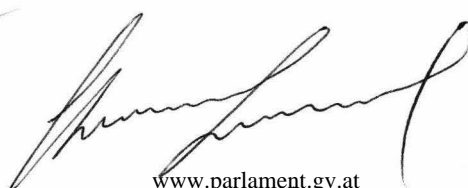
In diesem Zusammenhang stellt der unterfertigte Abgeordnete an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

### Anfrage

1. Wie viele Personen werden – gegliedert nach Bundesländern – aktuell direkt durch die ÖBB als Security-Personal beschäftigt?
2. Welche Vertragspartner gibt es aktuell, über die Security- und Sicherheitsdienstleistungen extern zugekauft werden?
3. Wie werden die Mitarbeiter der Sicherheitsunternehmen, mit denen die ÖBB zusammenarbeitet, auf deren Vertrauenswürdigkeit überprüft (vgl. geplante Anschläge auf die Taylor-Swift-Konzerte)?
4. Sollte keine derartige Überprüfung vorgenommen werden, ist angedacht, eine solche einzuführen?
  - a. Wenn nein, warum nicht?
5. Wie werden die eigenen Sicherheitsmitarbeiter der ÖBB auf deren Vertrauenswürdigkeit überprüft (vgl. geplante Anschläge auf die Taylor-Swift-Konzerte)?
6. Sollte keine derartige Überprüfung vorgenommen werden, ist angedacht, eine solche einzuführen?
  - a. Wenn nein, warum nicht?
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?
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?
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?
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?
11. Welche Bahnhöfe und Haltestellen waren, unter Angabe der jeweiligen Schadenshöhe, im angefragten Zeitraum konkret von Sachbeschädigungen betroffen?
12. Gab es Fälle, wo aufgrund von tätlichen Übergriffen, gefährlichen Verhaltens oder Situationen, wo die Polizei einzuschreiten hatte oder Züge außerplanmäßig angehalten werden mussten?
  - a. Wenn ja, wie oft war dies im Jahr 2023 sowie im Jahr 2024 bis zum Zeitpunkt der Beantwortung der gegenständlichen Anfrage der Fall?
  - b. Wenn ja, aufgrund welcher Umstände mussten in diesem Zusammenhang Züge außerplanmäßig angehalten werden?
13. Welche Bahnhöfe sind aus Sicherheitssicht in Österreich als besondere Hotspots zu definieren?
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?

15. Gibt es seitens der ÖBB Erhebungen betreffend Diebstählen in Zügen?
  - a. Wenn ja, inwiefern und welche Erkenntnisse resultieren daraus im Detail?
  - b. Wenn nein, warum nicht?
16. Warum gibt es in Nachtzügen nicht die Möglichkeit, gebuchte Abteile von innen zu verschließen?
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?
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?
19. Welche betrieblichen Vorgaben gibt es seitens der ÖBB hinsichtlich der Präsenz von Zugpersonal in Zügen und insbesondere in Nachtzügen?
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?

  
OB

