

1345/AB
vom 25.06.2025 zu 1199/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

■ Bundesministerium
 Innovation, Mobilität
 und Infrastruktur

Peter Hanke
 Bundesminister

An den
 Präsidenten des Nationalrates
 Dr. Walter Rosenkranz
 Parlament
 1017 W i e n

ministerbuero@bmimi.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.357.369

. Juni 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schuch-Gubik und weitere Abgeordnete haben am 25. April 2025 unter der **Nr. 1199/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gewalt- und Diebstahlsdelikte in den Wiener S-Bahnen durch Jugendbanden an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Welche Maßnahmen wurden von den ÖBB in den Jahren 2022, 2023 und 2024 zur Verbesserung der Sicherheit in den Wiener S-Bahn-Zügen sowie in den Bahnhofsbereichen gesetzt?*

In den vergangenen Jahren haben die ÖBB eine Reihe gezielter Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in den Wiener S-Bahn-Zügen umgesetzt. In der Ostregion sind die Service- und Kontrollteams (SKT-Teams) in der Regel zu dritt unterwegs, um bei Kontrollen und in herausfordernden Situationen entsprechend abgesichert zu sein. Diese Teams werden dabei regelmäßig von Polizeibeamten begleitet, um – insbesondere bei Fahrkartenkontrollen – im Bedarfsfall rasch eingreifen zu können.

Darüber hinaus steht dem Zugbegleitpersonal eine speziell entwickelte SOS-App zur Verfügung, die eine direkte Verbindung zur Notfallkoordination (NOKO) herstellt und so eine schnelle Reaktion im Ernstfall ermöglicht. Auch strukturelle Maßnahmen wurden eingeführt, um die Sicherheit weiter zu stärken. Personen, die Mitarbeitende der ÖBB tatsächlich angreifen oder verletzen, werden konsequent mit Beförderungsverboten belegt. Gleichzeitig sieht das „Handbuch für Reisende“ vor, dass Angriffe auf Mitarbeitende ausnahmslos zur Anzeige gebracht werden. Diese Regelung ist unter Punkt A3.5.1.9 verankert und stellt eine klare interne Handlungsanweisung dar. Um konfliktträchtige Situationen zu vermeiden, wird bei der Aus-

stellung von Fahrgeldnachweisen (FGN) verstärkt auf einen Ausweisscan zurückgegriffen, um die Interaktion mit Fahrgästen möglichst kurz und effizient zu gestalten.

Ein weiterer zentraler Bestandteil der Sicherheitsstrategie ist das regelmäßige Deeskalations-training für Zugbegleiter:innen sowie Sicherheitskräfte an den Bahnhöfen. Dadurch werden die Mitarbeitenden im professionellen Umgang mit schwierigen Situationen geschult. Ergänzend dazu finden in Zusammenarbeit mit der Polizei punktuelle Schwerpunktaktionen statt, wie beispielsweise der „Tag der Sicherheit“ in Wien.

Bei den ÖBB-Bahnhöfen gibt es im Bereich der Sicherheit sowohl stationäres Personal als auch mobile Einheiten. Mitarbeiter:innen können auf Bodycams zurückgreifen. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter:innen regelmäßig geschult und mittels Szenariorentrainings auf mögliche Situationen und die richtige Handhabung trainiert.

In Summe verfolgt die ÖBB einen ganzheitlichen Ansatz, der technische, personelle, organisatorische und präventive Elemente vereint, um den öffentlichen Verkehr auch unter sich wandelnden Rahmenbedingungen sicher und verlässlich zu gestalten.

Zu Frage 2:

- *In welchem Umfang wurden sicherheitsbezogene Investitionen für den Bereich der Wiener S-Bahn-Linien in den Jahren 2022 bis 2024 getätigt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Jahr und Maßnahme)*

Sicherheitsaspekte werden durch die ÖBB bei der Modernisierung und Adaptierung von Bahnhöfen und Haltestellen mitberücksichtigt. So wurde beispielsweise bei der Modernisierung und Umgestaltung des Bahnhofes Wien Matzleinsdorferplatz (Fertigstellung 2022) auf eine helle und freundliche Gestaltung für ein besseres subjektives Sicherheitsgefühl geachtet.

Am Bahnhof Meidling wurden Ende letzten Jahres die Aufgänge zu den Bahnsteigen sowie die Passage West neugestaltet. Zum Thema Sicherheit wurde hier die Beleuchtung verbessert: Eine moderne Lichtplanung sorgt für bessere Ausleuchtung und ein gesteigertes Sicherheitsgefühl, insbesondere an den Kreuzungspunkten der Verkehrsströme.

Nicht ganz in den Betrachtungszeitraum fallend, aber trotzdem erwähnenswert, ist die Erweiterung des Bahnhofs Praterstern (Fertigstellung 2021). Im rund 650 m² großen Zubau befindet sich seither wieder eine Polizeistation und es versehen damit Polizist:innen direkt am Bahnhof ihren Dienst. In diesem Zusammenhang wurde auch der Zugangsbereich zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Abgang zur U1 attraktiviert, um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Auch das Beleuchtungskonzept am und rund um den Praterstern wurde erneuert. Zudem herrscht im Bahnhof inkl. den Zugangswegen, den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen und Grünanlagen und im Venediger-Au-Park ein Alkoholkonsumationsverbot.

Zusätzlich ist noch ergänzend anzumerken, dass in regelmäßig stattfindenden Abstimmungen („Arge Sicherer Bahnhof“ bzw. „Sicherheits-Jour-Fixe“, regionale Sicherheitsplattform) zwischen ÖBB, Exekutive und weiteren Stakeholdern (Gebietskörperschaften, Sozialdiensten und sonstigen Verkehrsträgern) standortspezifische Herausforderungen erörtert und gemeinsame Maßnahmen erarbeitet beziehungsweise abgestimmt werden.

Zu Frage 3:

- Wie viele Mitarbeiter des Teams „Öffentliche Sicherheit“ wurden in den Jahren 2022, 2023 und 2024 auf den Wiener S-Bahnstationen eingesetzt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Stationen und Monaten)
 - a. Welche Herausforderungen traten bei diesen Einsätzen auf, insbesondere im Hinblick auf die vorhandenen Befugnisse des Teams Öffentliche Sicherheit?
 - b. Sind hinsichtlich der problematischen Entwicklungen Anpassungen der Zuständigkeiten oder Kompetenzen dieses Teams vorgesehen?

Die Bahnhöfe Floridsdorf, Praterstern, Hauptbahnhof, Westbahnhof und Meidling sind täglich rund um die Uhr mit stationären Security-Mitarbeiter:innen besetzt. Die Anzahl der Mitarbeiter:innen ist von der Größe und den Fahrgastzahlen der jeweiligen Bahnhöfe abhängig. Mit den mobilen Streifen finden anlassbezogene Schwerpunktaktionen auf verschiedenen Verkehrsstationen statt.

Die entstehenden Herausforderungen erstrecken sich auf Themen wie unter anderem soziale Randgruppen sowie Verstöße gegen das Suchtmittelgesetz. Security-Mitarbeiter:innen sind in Deeskalation geschult und für die Einhaltung der Hausordnung verantwortlich.

Das Gewaltmonopol liegt ausschließlich bei den Exekutivbehörden, sodass eine Kompetenzerweiterung nicht möglich ist. Es finden jedoch regelmäßige Evaluierungen des Lagebildes statt.

Zu Frage 4:

- Welche Zusammenarbeit besteht aktuell zwischen der ÖBB und der Polizei hinsichtlich Prävention, Einsatzplanung und Informationsaustausch?

Seit dem Jahr 2005 besteht eine enge Kooperation zwischen den ÖBB und dem Bundesministerium für Inneres (BMI), insbesondere mit der Polizei, die auf Prävention, Einsatzplanung und einen gezielten Informationsaustausch ausgerichtet ist. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, sicherheitsrelevante Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zu setzen. Dazu finden regelmäßig Abstimmungen und Sicherheitsbesprechungen mit Vertretern der Exekutive statt, um gemeinsam über mögliche Gefährdungslagen und deren Prävention zu beraten. Durch diese enge Abstimmung wird gewährleistet, dass die Polizei bei sicherheitsrelevanten Vorfällen in den Wiener S-Bahn-Zügen und den Bahnhofsgebäuden rasch und koordiniert eingreifen kann.

Darüber hinaus unterstützt die Polizei im Rahmen ihrer Tätigkeit mit Schwerpunktaktionen sowie Bestreifungen an definierten Hotspots, um das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu stärken und um Straftaten präventiv entgegenzuwirken. Dies trägt entscheidend dazu bei, die öffentliche Sicherheit im S-Bahn-Verkehr nachhaltig zu gewährleisten. Weiters stehen die ÖBB mit anderen Verkehrsunternehmen hinsichtlich Sicherheitsmaßnahmen im laufenden gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausch.

Zu Frage 5:

- In welcher Form werden sicherheitsrelevante Vorfälle, die sich in Zügen oder an Bahnhöfen ereignen, dokumentiert und analysiert?
 - a. Welche Maßnahmen wurden aufgrund dieser Erkenntnisse getroffen?

Vorfälle, die sich in den Zügen oder an Bahnhöfen der Wiener S-Bahn-Linien ereignen, werden durch ein mehrstufiges Melde- und Dokumentationssystem erfasst und analysiert. Im Zug werden sicherheitsrelevante Vorfälle von der Zugmannschaft dokumentiert. Triebfahrzeugführer:innen nutzen hierfür das TIM-Gerät und Zugbegleiter:innen melden Vorfälle über das ZUMBER-System. Die Meldungen werden direkt in das EBQS-System (Ergebnisbasierte Qualitätssicherung) übertragen und zentral erfasst. Sicherheitsrelevante Vorfälle gemäß der Richtlinie ZSB 26 (meldepflichtige Ereignisse) werden von der Verkehrsführung und Unfallmanagement (VFU) erfasst und bearbeitet. Spezifische „Security“-Fälle werden über EBQS an die Konzernsicherheit und gegebenenfalls an das Schadensmanagement der ÖBB Personenverkehr-AG weitergeleitet. Ereignisse am Bahnsteig werden durch die ÖBB Infrastruktur AG im System REM (Railway Event Management) dokumentiert und ebenfalls ins EBQS übermittelt. Ähnliches gilt für Vorfälle in Wartehallen oder auf Bahnhofsvorplätzen. In allen Fällen werden letztendlich die Analysen durch die Abteilung „Öffentliche Sicherheit“ durchgeführt.

Aufgrund der Ergebnisse der Analysen der Konzernsicherheit werden präventive Maßnahmen und Schwerpunktaktionen - wie beispielsweise gezielte Bestreifungen an ermittelten Hotspots – durchgeführt. Das Schadensmanagement prüft zudem die Notwendigkeit von Anzeigen, Beförderungsverboten oder weiteren Sicherheitsmaßnahmen, um zukünftige Vorfälle zu verhindern und die Sicherheit der Fahrgäste nachhaltig zu gewährleisten.

Zu Frage 6:

- *Welche ÖBB Einsatzrichtlinien gelten im Umgang mit aggressiven und gewaltbereiten Jugendbanden?*

Im Rahmen der allgemeinen Sicherheitsmaßnahmen werden Vorfälle, die Gewalt oder Bedrohung beinhalten, durch die Zugmannschaft gemeldet und gemäß den internen Sicherheitsstandards abgearbeitet. Hierzu zählen die Dokumentation im EBQS-System sowie die Alarmierung der Konzernsicherheit und gegebenenfalls der Exekutive. In enger Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden wird bei Bedarf auf Vorfälle reagiert, um die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals zu gewährleisten. Es wird laufend geprüft, ob zusätzliche Maßnahmen notwendig sind, um auf Entwicklungen im Bereich der öffentlichen Sicherheit angemessen zu reagieren.

Im Bereich der ÖBB-Bahnhöfe steht der Eigenschutz der Mitarbeiter:innen und jener von Passant:innen, Kund:innen und Zugreisenden an erster Stelle. Ebenso sind die Sicherheits-Mitarbeiter:innen auf deeskalierendes Verhalten geschult und können Bodycams einsetzen. In akuten Fällen wird die Polizei verständigt.

Zu Frage 7:

- *Gibt es eine standardisierte Alarmkette bei Vorfällen in fahrenden Zügen?*

Im Falle eines sicherheitsrelevanten Vorfalls in fahrenden Zügen, greift eine standardisierte Alarmkette. Die Ansprechpartner für Fahrgäste sind die Mitglieder der Zugmannschaft (Lokführer:innen und Zugbegleiter:innen), welche entweder persönlich oder über die Notsprechstelle erreicht werden können. Sollten Einsatzorganisationen (z.B. Polizei oder Rettung) erforderlich sein, erfolgt die Anforderung durch die Zugmannschaft über den Notfallkoordinator (NOKO) der ÖBB Infrastruktur AG. Der NOKO übernimmt die Koordination der Einsatzkräfte und informiert die entsprechenden Sicherheitsstellen, um ein schnelles Eingreifen zu gewährleisten.

Zu Frage 8:

- Wie viele Beschwerden zu sicherheitsrelevanten Vorfällen in Wiener S-Bahnen gingen in den Jahren 2022, 2023 und 2024 ein? (Bitte um Aufschlüsselung nach Thema und Linie)

Eine entsprechende Aufschlüsselung der Beschwerden zu sicherheitsrelevanten Vorfällen in den Wiener S-Bahnen für die Jahre 2022, 2023 und 2024 ist nachstehend ersichtlich. Ausgewertet wurden ausschließlich Beschwerden, die S-Bahn-Linien zugeordnet werden können, welche dem Wiener Netz zugehörig sind. Dabei ist zu beachten, dass sich die genaue Lokalität der gemeldeten Vorfälle nicht immer eindeutig verorten lässt, sodass vereinzelt auch Vorfälle erfasst sein könnten, die sich auf S-Bahn-Teilstrecken außerhalb Wiens ereignet haben.

2022	S1	S2	S3	S4	S40	S45	S50	S60	S7	S80	Gesamt
Belästigung im Zug	7	7	4	1	3	6	3	1	3	1	36
Betteln im Zug	5	4	3	4	1	1	1	0	2	0	21
Drogen	3	2	3	3	1	0	0	0	1	0	13
Diebstahl im Zug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sexuelle Belästigung	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	3
sonstiges	7	7	5	2	1	4	1	1	3	0	31
Gesamt 2022	22	20	15	11	7	11	6	2	9	1	104

2023	S1	S2	S3	S4	S40	S45	S50	S60	S7	S80	Gesamt
Belästigung im Zug	9	6	6	0	0	1	3	4	0	0	29
Betteln im Zug	0	0	5	1	1	2	0	3	1	0	13
Drogen	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	3
Diebstahl im Zug	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	3
sexuelle Belästigung	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	6
sonstiges	3	3	2	2	1	0	0	2	0	0	13
Gesamt 2023	16	10	18	3	2	3	3	11	1	0	67

2024	S1	S2	S3	S4	S40	S45	S50	S60	S7	S80	Gesamt
Belästigung im Zug	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0	10
Betteln im Zug	3	3	1	0	0	0	0	0	1	1	9
Drogen	1	2	1	0	0	1	0	1	0	0	6
Diebstahl im Zug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sexuelle Belästigung	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
sonstiges	5	2	6	2	1	0	0	1	0	0	17
Gesamt 2024	12	11	11	2	1	1	0	3	1	1	43

Zu Frage 9:

- Ist für das Jahr 2025 eine Ausweitung der Sicherheitsmaßnahmen in besonders belasteten S-Bahnstationen bzw. -abschnitten geplant?

Durch die in den Datenbanksystemen erfassten Meldungen, werden gegebenenfalls Anpassungen an den Routenplänen vorgenommen. Zudem sind Schwerpunktaktionen mit der Polizei geplant bzw. an einzelnen Stationen der Einsatz von Videopatrouillen.

Darüber hinaus finden regelmäßige spezifische Evaluierungen und ein Monitoring der Sicherheitslage statt.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

