

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrats
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2025-0.240.175

27. Mai 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hafenecker, MA und weitere Abgeordnete haben am 27. März 2025 unter der **Nr. 792/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausnahmezustand an Bahnhöfen und in Zügen: der öffentliche Verkehr versinkt im Chaos an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Bezugnehmend auf den in der Anfrage erwähnten Vorfall in Wien Meidling im Juli 2024 wird klargestellt, dass sich die genannte Auseinandersetzung nicht am oder im Bahnhof Wien Meidling, sondern außerhalb des Bahnhofsbereiches – konkret im Bereich der Philadelphiabrücke bzw. des Vorplatzes der Arcade Meidling – ereignet hat. Es handelt sich dabei – anders als in der Anfrage insinuiert – um kein ÖBB-Grundstück.

Zu Frage 1:

- *Welche konkreten Maßnahmen setzt Ihr Ressort aktuell, um die zunehmende Gewalt und Belästigungen an Bahnhöfen und Zügen zu bekämpfen?*

Einleitend darf festgehalten werden, dass Angelegenheiten des öffentlichen Sicherheitswesens in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Inneres fallen. Selbstverständlich ist es jedoch meinem Ressort und auch den Eisenbahnunternehmen ein zentrales Anliegen, die Sicherheit der Fahrgäste und des Personals gleichermaßen zu gewährleisten. Aus diesem Grund werden in diesem Zusammenhang auch vielfältige Maßnahmen gesetzt.

Im Bereich des Personenverkehrs setzen die ÖBB eine Reihe gezielter Maßnahmen, um die Sicherheit für Fahrgäste und Mitarbeitende im Zugbetrieb zu erhöhen. In der Ostregion sind die Service- und Kontrollteams in der Regel zu dritt unterwegs, um bei Kontrollen und in

herausfordernden Situationen entsprechend abgesichert zu sein; nur in Ausnahmefällen erfolgt der Einsatz zu zweit. Darüber hinaus werden diese Teams regelmäßig von Sicherheitspersonal begleitet, insbesondere bei Fahrkartenkontrollen, um im Bedarfsfall rasch eingreifen zu können.

Technisch unterstützt wird das Zugbegleitpersonal durch eine SOS-App, die eine direkte Verbindung zur Notfallkoordination (NOKO) herstellt und so eine schnelle Reaktion im Ernstfall ermöglicht. Auch strukturelle Maßnahmen kommen zur Anwendung: Personen, die Mitarbeitende der ÖBB tätlich angreifen oder verletzen, werden konsequent mit Beförderungsverboten belegt. Ergänzend dazu sind derzeit österreichweit 65 Bodycams im Einsatz. Diese werden auf Basis einer Betriebsvereinbarung verwendet und tragen sowohl zur Deeskalation bei als auch zur rechtlichen Absicherung bei Vorfällen.

Darüber hinaus wurde im "Handbuch für Reisende" festgelegt, dass Angriffe auf Mitarbeitende ausnahmslos zur Anzeige gebracht werden. Diese Regelung ist unter Punkt A.3.5.1.9 verankert und stellt eine klare interne Handlungsanweisung dar. Zur Vermeidung konfliktträchtiger Situationen wird außerdem bei der Ausstellung von Fahrgeldnachweisen (FGN) vermehrt auf einen Ausweisscan zurückgegriffen, um die Interaktion mit Fahrgästen möglichst kurz und effizient zu gestalten.

Ein weiterer zentraler Bestandteil der Sicherheitsstrategie ist das regelmäßige Deeskalationstraining für Zugbegleiter:innen und Sicherheitskräfte an den Bahnhöfen. Dadurch werden Mitarbeitende im professionellen Umgang mit schwierigen Situationen geschult. Zusätzlich finden in Zusammenarbeit mit der Polizei punktuelle Schwerpunktaktionen statt, wie etwa der "Tag der Sicherheit" in Wien oder Sicherheitstage in der Steiermark gemeinsam mit der Cobra-Einsatzgruppe.

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.

Mit der Änderung des Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes im Jahr 2024 wurde die Möglichkeit geschaffen, Personen, die aufgrund ihres Verhaltens eine Gefahr für Mitarbeitende oder andere Fahrgäste darstellen, auch ohne Vorliegen eines rechtskräftigen Straferkenntnisses bis zu sechs Monate von einer Beförderung auszuschließen. Im Rahmen der Strafjustiz wurde im Jahr 2017 der eigene Tatbestand „Tätlicher Angriff auf mit bestimmten Aufgaben betraute Bedienstete einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Anstalt“ im Strafgesetzbuch verankert.

Zu Frage 2:

- *Gibt es Überlegungen, die Präsenz von Sicherheitspersonal in Bahnhöfen und Zügen – insbesondere auf gefährdeten Strecken – massiv zu erhöhen?*
 - a. *Wenn ja, was konkret soll unternommen werden?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Wie in der Beantwortung zu Frage 1 dargestellt, setzen die ÖBB gezielte Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in Zügen und an Bahnhöfen um. Grundsätzlich orientiert sich die Präsenz des Sicherheitspersonals auf den Bahnhöfen am jeweiligen Fahrgastaufkommen bzw.

der Kund:innenfrequenz. Bei erhöhtem Aufkommen (z.B.: Großveranstaltungen, Ferienzeiten) ist entsprechend dazu auch vermehrt Sicherheitspersonal am Bahnhof präsent.

Aktuell investieren die ÖBB jährlich rund drei Millionen Euro in zusätzliches Sicherheitspersonal in den Zügen. Eine darüberhinausgehende Ausweitung ist aktuell nicht geplant, da die bestehenden Maßnahmen regelmäßig überprüft und erst bedarfsorientiert weiterentwickelt werden.

Zu Frage 3 bis 5, 7 und 11:

- *Wie viele Straf-/Verwaltungsstraftaten wurden in Jahren 2020 bis inkl. 2024 an Bahnhöfen und in Zügen begangen? (Bitte um Auflistung und Aufschlüsselung)*
- *Wie hat sich die Anzahl der Vorfälle (Polizeieinsätze und Anzeigen) seit 2015 entwickelt? (Bitte um Aufschlüsselung der Vorfälle nach Jahren)*
- *Wie viele der Tatverdächtigen waren nicht-österreichischer Herkunft? (Bitte nach Herkunftsländern aufschlüsseln)*
- *Wie viele Polizeieinsätze wurden in den letzten 5 Jahren an Bahnhöfen und in Zügen (inkl. U-Bahnen, Straßenbahnen usw.) verzeichnet?*
- *Welche Kosten sind im Zusammenhang mit Polizeieinsätzen an Bahnhöfen oder in Zügen seit 2020 entstanden?*

Diese Fragestellungen fallen nicht in den Vollziehungsbereich des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Es wird auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 799/J durch den Bundesminister für Inneres verwiesen.

Zu Frage 6:

- *Wie viele Wegweisungen und Platzverbote bzw. Hausverbote wurden in diesem Zusammenhang in den letzten 5 Jahren erlassen?*

Seitens der ÖBB wurden seit 2020 in Summe 102 Hausverbote erlassen. Zudem wurde im Zeitraum von 2019 bis 2024 gegenüber 19 Personen ein Beförderungsausschluss für sämtliche Züge der ÖBB-Personenverkehr AG (Nah- und Fernverkehr) ausgesprochen.

Zu Frage 8:

- Welche Straftat- bzw. Verwaltungsstraftatbestände wurden dabei zur Anzeige gebracht? (Bitte um Aufschlüsselung der Tatbestände und der jeweiligen Anzahl)

Seitens der ÖBB wird nicht gesondert erfasst, ob eine Anzeige im direkten Zusammenhang mit einem konkreten Polizeieinsatz erfolgt ist. Unabhängig davon wurden im Zeitraum seit 2020 mehrere straf- und verwaltungsrechtlich relevante Vorfälle in oder an Zügen zur Anzeige gebracht. Eine Aufschlüsselung der zur Anzeige gebrachten Tatbestände sowie deren Anzahl ist nachstehend ersichtlich:

Anzeigen	2020	2021	2022	2023	2024
Graffiti und Vandalismus – Verdacht auf einen Verstoß gegen §§ 125ff StGB	400	816	1478	800	787
Übergriffe auf Bordservice MA – Verdacht auf einen Verstoß gegen §§ 83ff und 91a StGB	221	303	322	315	237

Zu Frage 9:

- Werden Übergriffe auf Zugbegleiter besonders dokumentiert?
- Wenn ja, wie genau?
 - Wenn nein, warum nicht?

Sämtliche Übergriffe auf das Bordservicepersonal werden durch die ÖBB dokumentiert. Die Erfassung erfolgt unter Angabe von Ort, Zugnummer, Datum und Uhrzeit des Vorfalls.

Zu Frage 10:

- Wie viele Polizisten bzw. Securitymitarbeiter wurden bei diesen Einsätzen verletzt?

Die Anzahl an verletzten Security-Mitarbeiter:innen der ÖBB ist wie folgt:

Jahr	Anzahl an verletzten Security-Mitarbeiter:innen
2019	54
2020	35
2021	43
2022	42
2023	46
2024	58

Im Hinblick auf die verletzten Polizeibeamt:innen darf auf die Zuständigkeit des Bundesministers für Inneres verwiesen werden.

Zu Frage 12:

- *In welcher Höhe liegt der Sachschaden, der durch die genannten Vorkommnisse verursacht wurde, d.h. durch Obdachlose, Bettler, kriminelle Banden, etc. (2020-2025)?*

Im Bereich der ÖBB-Personenverkehr AG liegen hierzu keine systematisch erfassten Informationen vor. Angaben zum entstandenen Sachschaden sind allenfalls in Einzelfällen dokumentiert und lassen daher keine belastbare Gesamtaussage über die Höhe des Schadens im Zeitraum 2020 bis 2025 zu.

Die Anzahl der Sachbeschädigungen und die diesbezüglichen Schadenssummen an Bahnhöfen stellen sich wie folgt dar:

	Anzahl	Kosten in Euro
2020	468	995.000
2021	571	1.587.000
2022	581	1.810.000
2023	515	1.214.000
2024	490	1.710.000
2025 (bis 31.3.)	93	143.000

Die Auflistung umfasst eine Gesamterfassung aller Sachschäden durch Beschädigungen und Vandalismus, eine differenzierte Erhebung nach einzelnen Personengruppen findet nicht statt.

Zu Frage 13:

- *Gibt es eine eigene Strategie bezüglich des Umgangs mit Bettlern bzw. organisierter Bettelei seitens Ihres Ressorts bzw. der ÖBB?*
- Wenn ja, wie sieht diese aus?*
 - Wenn nein, warum nicht?*

Die Hausordnung der ÖBB regelt, dass Betteln, Hausieren und Campieren auf den Bahnhöfen untersagt sind. Bei aggressivem Betteln wird zudem ein Hausverbot ausgesprochen. Diese Durchsetzung der Hausordnung obliegt dem Sicherheitspersonal der ÖBB.

Bei der Feststellung von erhöhtem Bettelaufkommen finden in Zusammenarbeit mit der Polizei entsprechende Schwerpunktaktionen statt.

Zu Frage 14:

- *Steht Ihr Ressort in regelmäßigem Austausch mit den ÖBB bzw. anderen Verkehrs-/Infrastrukturunternehmen betreffend Sicherheitsmaßnahmen im öffentlichen Verkehr?*
 - a. *Wenn ja, werden gemeinsame Sicherheitskonzepte, Begehungen, usw. durchgeführt?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die ÖBB organisieren regelmäßig zentrale sowie regionale Sicherheitsplattformen, an denen interne Vertreter:innen sowie Akteure aus der Exekutive, der lokalen Politik, den Sozialdiensten und weiteren relevanten Bereichen teilnehmen. Darüber hinaus bestehen Kooperationsvereinbarungen, beispielsweise mit den Wiener Linien, welche die gegenseitige Unterstützung und konsequente Durchsetzung der Hausordnung sicherstellen.

Seit 2005 besteht zudem eine enge Kooperation zwischen der ÖBB und dem Bundesministerium für Inneres. Ziel ist eine verstärkte Kommunikation im Bereich Sicherheit. Diese wird kontinuierlich bedarfsorientiert erweitert, sodass negative Entwicklungen frühzeitig erkannt werden, um bei etwaigen Problemen zielgerichtet entgegenzusteuern. Dadurch soll das subjektive Sicherheitsgefühl der Kund:innen und Bahnreisenden erhöht werden. Ebenso soll die Prävention im Bereich Sicherheit verstärkt werden. Darüber hinaus stehen die ÖBB mit anderen Verkehrsunternehmen national sowie international hinsichtlich Sicherheitsmaßnahmen im laufenden gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausch.

Zu Frage 15:

- *Gibt es spezielle Schulungen, Kurse, Vorträge o.ä. seitens Ihres Ressorts bzw. in Abstimmung mit Ihrem Ressort für Zugbegleiter bzw. Securitymitarbeiter von Verkehrsunternehmen?*
 - a. *Wenn ja, wie viele Personen haben an genannten Aktivitäten bisher teilgenommen?*
 - b. *Welche Kosten sind dadurch entstanden?*

Seitens der ÖBB werden regelmäßig spezielle Schulungen für Zugbegleiter:innen und Mitarbeitende der Servicekontrollteams (SKT) durchgeführt. Die Trainings werden laufend weiterentwickelt und beinhalten unter anderem rechtliche Grundlagen, Selbstverteidigung, Menschenrechtstraining sowie praxisnahe Deeskalationsübungen. Dabei kommen realitätsnahe Szenarien und Einzelanalysen zum Einsatz, um den Umgang mit herausfordernden Situationen gezielt zu verbessern.

Der derzeit laufende dritte Lehrgang hat im Jänner 2025 begonnen und wird bis Herbst 2026 andauern. Am ersten abgeschlossenen Lehrgang nahmen insgesamt 389 Mitarbeitende teil. Der zweite Lehrgang, der in den Jahren 2023 und 2024 umgesetzt wurde, umfasste 1.489 Teilnehmende. Am derzeit laufenden dritten Lehrgang werden bis Herbst 2026 voraussichtlich rund 1.560 Mitarbeitende teilnehmen. Die jährlichen Kosten für die Durchführung dieser Schulungen betragen laut Auskunft der ÖBB etwa 110.000 Euro.

Zu Frage 16:

- *Welche Maßnahmen wurden in den letzten Jahren ergriffen, um zu verhindern, dass Obdachlose Züge als Schlafplätze und Aufenthaltsorte nutzen?*

Abgestellte Reisezugwägen werden auf bestimmten Bahnhöfen entweder durch Mitarbeiter:innen oder durch eine dafür vorgesehene Kameraüberwachung vor unbefugten Betreten überwacht. Zusätzlich dazu werden an gewissen Endstationen die Züge durch Mitarbeiter:innen geräumt. Hierzu zählt unter anderem der Verweis von obdachlosen Personen.

Aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen ist jedoch in der finalen Eskalationsstufe regelmäßig das Beiziehen von Blaulichtorganisationen erforderlich, da nur diese über die entsprechenden Befugnisse verfügen.

Zu Frage 17:

- *Gibt es Pläne, Bahnhöfe verstärkt für Obdachlose unattraktiv zu machen, etwa durch bessere Überwachung oder bauliche Maßnahmen?*

Ziel der ÖBB ist es, Bahnhöfe zu Orten zu machen, die Sicherheit, Sauberkeit und uneingeschränkten Zugang für alle Reisenden gewährleisten. In diesem Zusammenhang setzt die ÖBB gezielt auf Maßnahmen, die vor allem die Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Sicherheit verbessern:

Optimale Beleuchtung:

Bahnhöfe sind durchgehend hell beleuchtet, um sowohl das subjektive Sicherheitsgefühl der Besucher:innen als auch die tatsächliche Sicherheit zu erhöhen.

Barrierefreie Sitzgelegenheiten:

Die Sitzbänke wurden so gestaltet, dass sie barrierefrei sind und mobilitätseingeschränkten Personen beim Aufstehen unterstützen – dank integrierter Armlehnen.

Regelmäßige Qualitätskontrollen:

Bahnhöfe werden kontinuierlich überprüft. Dabei stehen Sauberkeit, Funktionalität und sicherheitsrelevante Aspekte im Fokus. Bei Beanstandungen werden umgehend geeignete Maßnahmen ergriffen.

Zu Frage 18:

- *Wie viel investieren die ÖBB bzw. Ihr Ressort jährlich in Sicherheitsmaßnahmen für Bahnhöfe und Züge?*

Die ÖBB investieren rund 40 Millionen Euro, um sowohl mobiles als auch stationäres Sicherheitspersonal an den Bahnhöfen einzusetzen.

Zu Frage 19:

- *Gibt es eine Statistik darüber, wie viele Fahrgäste in den letzten Jahren Opfer von aggressiver Bettelei geworden sind?*
a. Wenn ja, bitte um Übermittlung dieser.

Eine solche Statistik liegt meinem Ressort nicht vor und wird auch von der ÖBB nicht geführt.

Zu Frage 20:

- *Wie viele Züge mussten in den letzten 5 Jahren aus dem Verkehr genommen werden, weil sie aufgrund von Obdachlosen oder unhygienischen Zuständen unbenutzbar waren?*
a. Welche Kosten sind den ÖBB dadurch entstanden?

Eine entsprechende Aufschlüsselung jener Fälle, die der in der Anfrage geschilderten Kategorie zugeordnet werden können – etwa aufgrund erheblicher Verschmutzungen oder hygienischer Beeinträchtigungen – ist nachstehend ersichtlich:

2020	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamtergebnis
60	73	93	353	448	76	1.103

Was die damit verbundenen Kosten betrifft, ist eine verursachungsspezifische Aufschlüsselung in den Systemen der ÖBB derzeit nicht möglich.

Zu Frage 21:

- *Wie viele Zugausfälle wurden durch rabiante Fahrgäste und dadurch notwendig gewordene Polizeieinsätze seit 2020 verursacht?*
a. Welche Kosten entstanden den ÖBB hierdurch?

Eine entsprechende Aufschlüsselung jener Fälle, bei denen es infolge von sicherheitsrelevanten Vorfällen mit Fahrgästen – einschließlich notwendig gewordener Polizeieinsätze – zu Zugausfällen gekommen ist, ist nachstehend ersichtlich:

2020	2021	2022	2023	2024	2025	Gesamtergebnis
57	112	168	144	146	59	686

Was die damit verbundenen Kosten betrifft, ist eine verursachungsspezifische Aufschlüsselung in den Systemen der ÖBB derzeit nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

