

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Andrej Hunko, Herbert Behrens, Wolfgang Gehrcke, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Sabine Leidig, Petra Pau, Harald Petzold, Kersten Steinke und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Pläne der Verkehrs- und Innenminister der Europäischen Union zur Verschärfung der Kontrollen von Passagieren und Gepäck bei Zugreisen**

Bei einem Treffen der Verkehrs- und Innenminister der Europäischen Union (EU) in Paris am 29. August 2015 wurden laut einer Erklärung mehr Kontrollen in Zügen und auf Bahnsteigen sowie mehr Kontrollen von Passagieren und Gepäck verabredet (Ratsdok. 11594/15). Das Treffen war eine Reaktion auf den mutmaßlichen Anschlag auf einen Thalys-Zug zwischen Amsterdam und Paris vom 21. August 2015. Aus Deutschland nahmen der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, und der Bundesminister des Innern, Dr. Thomas de Maizière, teil. Weitere Minister kamen aus Belgien, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, der Schweiz und Spanien ([www.tagesschau.de](http://www.tagesschau.de) vom 29. August 2015). Auch die EU-Kommissare Dimitris Avramopoulos und Violeta Bulc sowie der EU-Koordinator für Terrorismusbekämpfung, Gilles de Kerchove, waren vertreten.

Laut der Erklärung müssten alle polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeitsformen in Europa intensiver genutzt werden, insbesondere das Schengener Informationssystem (SIS II). Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) seien angehalten, Verdächtige verstärkt nach Artikel 36/3 zur verdeckten Fahndung auszusprechen. „Koordinierte und simultane Kontrolloperationen“ auf bestimmten Strecken seien ebenfalls vonnöten. Angestrebt sei eine „informationsbasierte“ („information led“) Sicherheitsherangehensweise. Diese betreffe alle Transportwege (Schiene, Luft, Wasserwege und Straßen). Auch müssten existierende, grenzüberschreitende Polizeinetzwerke genutzt werden. Genannt werden das Netzwerk der Eisenbahnpolizeien (TISPOL), das Netzwerk polizeilicher Spezialkräfte ATLAS sowie das International Rail Transport Committee. Verabredet wurde die Verbesserung des Datenaustausches zwischen allen nationalen und europäischen Sicherheitsbehörden, die für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zuständig sind. Außerdem sollten Passagier- und Gepäckkontrollen an Bahnhöfen und in Zügen verstärkt werden („visual inspection and luggage control, both in stations and onboard trains“). Geplant ist auch der Ausbau gemeinsamer Streifen im Rahmen der Gemeinsamen Zoll- und Polizeizentren. Auch zielgerichtete Kontrollen aufgrund von Lageerkennnissen seien möglich. In den Zügen solle mehr Sicherheitspersonal mitfahren, das Zugpersonal solle entsprechend ausgebildet werden. Geprüft werden solle zudem, inwiefern Bahnfahrkarten für Hochgeschwindigkeitszüge im europäischen Bahnnetz zukünftig nur noch mit Namen personalisiert vergeben werden könnten („implementation of nominative tickets for long-range international trains“). Sämtliche Maßnahmen müssten verhältnis-

mäßig sein, damit Bahnreisende nicht auf Flug- oder Busreisen ausweichen. Weitere Maßnahmen könnten auf einem noch einzuberufenden Treffen aller europäischen Behörden und Dienstleister, die für den Schienentransport und die Schienensicherheit verantwortlich sind, verabredet werden. Vor allem die Zusammenarbeit mit Zollbehörden könnte derart intensiviert werden. Auch die Kooperation mit der „Land Transport Security Expert Group“ (LANDSEC) könne verstärkt werden. Geprüft werden müsse, inwiefern Sicherheitskonzepte für Flugreisen auch auf Schienentransporte angewendet werden könnten. Hierzu hatte der EU-Koordinator für Terrorismusbekämpfung vor einiger Zeit gefordert, auch für Zugreisen Fluggastdaten zu verarbeiten. Desweiteren rufen die Unterzeichner/-innen dazu auf, „neue Technologien“ zur Verstärkung der Sicherheit im Schienenverkehr zu nutzen. Auch die „Cybersicherheit“ für Schieneninfrastrukturen müsse gestärkt werden.

Laut dem Bundesinnenminister müssten mehr Verdächtige „eher zur offenen als zur verdeckten Fahndung ausgeschrieben werden“. Auch könnte ein bereits existierender Investitionsplan „für die bessere Nutzung von Kameras in deutschen Bahnhöfen“ genutzt werden. Weil der Thalys-Angreifer zuvor in Flugzeugen unterwegs gewesen sei, müsse auch die europäische Fluggastdatenspeicherung eilig vorangetrieben werden. Zur Prüfung, inwiefern auf einigen deutschen Strecken Namenstickets eingeführt werden könnten, wolle man ein Gutachten einholen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche eigenen Beiträge haben die Teilnehmenden aus Deutschland auf dem Treffen in Paris gehalten?
2. Welche Beiträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von den EU-Kommissaren Dimitris Avramopoulos und Violeta Bulc sowie dem EU-Koordinator für Terrorismusbekämpfung, Gilles de Kerchove, gehalten?
3. Welche Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit haben die EU-Kommissare Dimitris Avramopoulos und Violeta Bulc sowie der EU-Koordinator für Terrorismusbekämpfung, Gilles de Kerchove, vorgetragen?
4. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit hinsichtlich der Sicherheit im Schienentransport verbessert werden?
5. Inwiefern könnte dabei aus Sicht der Bundesregierung das Schengener Informationssystem (SIS II) genutzt werden?
6. Auf welche Weise wäre es organisatorisch, aber auch rechtlich umsetzbar, „koordinierte und simultane Kontrolloperationen“ auf bestimmten Strecken durchzuführen?
7. Auf welchen deutschen oder grenzüberschreitenden Strecken wären solche Operationen aus Sicht der Bundesregierung vonnöten oder wünschenswert?
8. Auf welche Weise wird die Bundesregierung die Forderung nach einer „informationsbasierten“ („information led“) Sicherheitsherangehensweise umsetzen?
9. Inwiefern würden davon auch die Transportwege Luft, Wasserstraßen und Straßen erfasst?
10. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die Zusammenarbeit mit existierenden, grenzüberschreitenden Polizeinetzwerken verbessert werden?
11. Welche neuen Projekte könnten dabei vom Netzwerk der Eisenbahnpolizeien (TISPOL), dem Netzwerk polizeilicher Spezialkräfte ATLAS sowie dem International Rail Transport Committee initiiert werden?

12. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die Sicherheit im deutschen Schienentransport durch die Zusammenarbeit mit Zollbehörden intensiviert werden?
13. Welche Bundesbehörden haben in welchen Projekten bereits in der „Land Transport Security Expert Group“ (LANDSEC) mitgearbeitet?
14. Inwiefern könnten Ergebnisse der LANDSEC-Sicherheitsforschungen aus Sicht der Bundesregierung für die Sicherheit im deutschen Schienentransport genutzt werden?
15. Welche Sicherheitskonzepte für Flugreisen könnten aus Sicht der Bundesregierung auch auf Schienentransporte angewendet werden?
16. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die Sicherheit im deutschen Schienentransport durch eine Erweiterung des Datenaustausches zwischen nationalen und europäischen Sicherheitsbehörden verbessert werden?
17. Was hat der Bundesinnenminister konkret damit gemeint, mehr Verdächtige „eher zur offenen als zur verdeckten Fahndung“ auszuschreiben?
18. Inwiefern und auf welcher gesetzlichen Grundlage wäre es aus Sicht der Bundesregierung rechtlich möglich, wie in der gemeinsamen Erklärung verabredet, Passagier- und Gepäckkontrollen an deutschen Bahnhöfen und in Zügen zu verstärken?
19. Auf welche Weise würde dabei zwischen Sichtkontrollen und Durchsuchungen unterschieden?
20. Inwiefern werden auch bei der Bundesregierung Überlegungen angestellt, die gemeinsamen Streifen im Rahmen der Gemeinsamen Zoll- und Polizeizentren weiter auszubauen?
21. In welchen Zügen bzw. auf welchen Strecken sieht die Bundesregierung hier Defizite bereits vorhandener Kontrollen?
22. Inwiefern ist auch die Bundesregierung der Ansicht, zur Erhöhung der Sicherheit im Schienentransport müsse in den Zügen mehr Sicherheitspersonal mitfahren?
23. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung das Zugpersonal entsprechend ausgebildet werden, und inwiefern würde dies die Zusammenarbeit mit der Bundespolizei betreffen?
24. Inwiefern wird auch bei der Bundesregierung geprüft, ob Bahnfahrkarten für Hochgeschwindigkeitszüge im deutschen oder europäischen Bahnnetz zukünftig nur noch mit Namen personalisiert vergeben werden sollten?
25. Welche Behörden oder sonstigen Einrichtungen wurden hierzu mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, bzw. welche Planungen existieren hierzu?
26. Wie genau lautet der Auftrag des Gutachtens, und wann soll es vorliegen?
27. Welche weiteren, ähnlichen Gutachten zu Möglichkeiten der Verstärkung der Sicherheit im deutschen Schienenverkehr wurden nach dem Treffen in Paris beauftragt?
28. Welche „neue Technologien“ zur Verstärkung der Sicherheit im deutschen Schienenverkehr könnten aus Sicht der Bundesregierung genutzt oder ausgebaut werden?
29. Was hat der Bundesinnenminister konkret damit gemeint, ein bereits existierender Investitionsplan „für die bessere Nutzung von Kameras in deutschen Bahnhöfen“ könnte ebenfalls zur Verstärkung der Sicherheit im deutschen Schienenverkehr herangezogen werden?

30. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die „Cybersicherheit“ für deutsche Schieneninfrastrukturen gestärkt werden?
31. Was ist der Bundesregierung über Pläne bekannt, ein Treffen aller europäischen Behörden und Dienstleister, die für Schienentransport und Schienensicherheit verantwortlich sind, einzuberufen?

Berlin, den 24. September 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**