

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Herbert Behrens,
Wolfgang Gehrcke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/6171 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 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 auszuschreiben. „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 Lagekenntnissen seien möglich. In den Zügen solle mehr Sicherheitspersonal mitfahren, das Zugpersonal solle

entsprechend ausgebildet werden. Geprüft werden sollte 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 verhältnismäßig 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Eisenbahnverkehr hat eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung und trägt wesentlich dazu bei, dem hohen und zukünftig weiter steigenden Mobilitätsanspruch der Bevölkerung in Deutschland und Europa gerecht zu werden. Alleine die Deutsche Bahn AG registrierte im vergangenen Jahr über 2 Milliarden Reisende in ihren Zügen. Hinzu kommen die Reisenden, die Züge anderer Eisenbahnunternehmen genutzt haben.

Der Zugang zum Eisenbahnverkehr ist in Deutschland über rund 5 500 Bahnhöfe möglich. Die Reisenden haben die Möglichkeit, von diesen Bahnhöfen aus, ohne das „System Eisenbahn“ zu verlassen, mit Zügen Ziele in Deutschland und im europäischen Ausland zu erreichen.

Der Eisenbahnverkehr ist unter anderem dadurch gekennzeichnet, dass zwischen dem ersten Abfahrtsbahnhof und dem Zielbahnhof grundsätzlich eine Vielzahl von Zwischenhalten liegt. An jedem dieser Zwischenhalte ist prinzipiell der Zu- und Ausstieg aus dem Zug möglich.

Für den Luftverkehr ist hingegen eine „Punkt zu Punkt-Verbindung“ („Non-Stop“ zwischen zwei Flughäfen) charakteristisch. Vergleichbare Sicherheitsmaßnahmen wie im Luftverkehr, beispielsweise Personen- und Gepäckkontrollen aller Reisenden, sind daher nicht umsetzbar.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass in Europa und in Deutschland terroristische Anschläge auf schienengebundene Verkehrsmittel nicht auszuschließen sind. Dies haben auch die Anschläge in Madrid und London und die versuchten Anschläge in Dortmund und Koblenz sowie in Bonn gezeigt.

Die Bundespolizei und die auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes tätigen Verkehrsunternehmen berücksichtigen dies bei ihrer hoheitlichen

Aufgabenwahrnehmung, bzw. im Rahmen der unternehmerischen Gefahrenvorsorge, in die die jeweils aktuellen Lagekenntnisse einfließen. Die polizeilichen Maßnahmen der Bundespolizei erfolgen auch zukünftig nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles auf der Grundlage der jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Gemeinsam mit den Polizeien der Länder wird so die Sicherheit auf den Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes auf einem konstant hohen Niveau gewährleistet.

Die Bundespolizei steht darüber hinaus im ständigen Austausch mit ihren nationalen und internationalen Netzwerkpartnern. Neben den nationalen Sicherheitsbehörden ist dies unter anderem auch das europäische Bahnpolizeinetzwerk RAILPOL. Der Austausch in diesen Netzwerken ist seit Jahren geübte Praxis und wird auch zukünftig fortgesetzt. Die Inhalte orientieren sich an den bisherigen Erfahrungen der Partner und an aktuellen Lageentwicklungen.

Den Bundessicherheitsbehörden liegen derzeit keine Anhaltspunkte darüber vor, dass der grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverkehr einer höheren Gefährdung unterliegt, als andere Eisenbahnverkehre in Deutschland. Die hoheitlichen Maßnahmen der Bundespolizei und die Maßnahmen der Verkehrsunternehmen im Rahmen der unternehmerischen Gefahrenvorsorge beziehen sich insofern auf das gesamte Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes und auf alle Züge, die hierauf verkehren.

Aus Sicht der Bundesregierung müssen diese Maßnahmen in einem angemessenen Verhältnis zwischen dem Nutzungszweck des Verkehrsmittels Eisenbahn, dem Nutzungsverhalten der Reisenden und den erforderlichen Sicherheitsinteressen stehen. Darüber hinaus sind die Dimension des Eisenbahnverkehrs in Deutschland und die infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Frankreich hat am 29. August 2015 zu einem Treffen der Innen- und Verkehrsminister eingeladen. An dem Treffen haben auch die EU-Kommissare Dimitris Avramopoulos und Violetta Bulc und der EU-Koordinator für die Terrorismusbekämpfung Gilles de Kerchove teilgenommen. Ein Wortprotokoll ist der Bundesregierung nicht bekannt. Als wesentliches Ergebnis wurde eine Erklärung mit folgenden Kernpunkten verabschiedet:

- Verstärkung der Zusammenarbeit einschließlich Optimierung des Datenaustausches aller nationalen und europäischen Sicherheitsbehörden im Bereich des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs.
- Intensivierung von Passagier- und Gepäckkontrollen an Bahnhöfen und in Zügen, soweit erforderlich, sowie der bereits existierenden gemeinsamen Streifen.
- Verstärkter Einsatz von Sicherheitspersonal in den Zügen; verbesserte Sicherheitsausbildung des Zugpersonals.
- Evaluierung der Möglichkeiten einer flächendeckenden Einführung personalisierter Bahnfahrkarten bei der Nutzung von Hochgeschwindigkeitszügen im europäischen Bahnnetz.
- Entschlossene Umsetzung der Vereinbarungen des Europäischen Rates vom 12. Februar 2015 und der Zusammenarbeit zur Terrorismusbekämpfung sowie Appell zur möglichst schnellen Einführung eines EU-weiten PNR-Systems, zur Eindämmung des illegalen Waffenbesitzes durch geeignete Rechtsinstrumente sowie zur vollen Nutzung des Schengen-Informations- und Kontrollsystems.

Die Vereinbarung war zwischenzeitlich auch Gegenstand eines Treffens der Experten für Sicherheit im Oberflächenverkehr (LANDSEC). Darüber hinaus ist sie Gegenstand von weiteren Besprechungen auf verschiedenen EU-Ebenen. Deutschland begrüßt hierbei grundsätzlich, dass die Europäische Kommission und die EU-Mitgliedstaaten gemeinsam alles unternehmen, um Terroranschläge im Eisenbahnverkehr und die davon ausgehenden Gefahren möglichst weitgehend einzudämmen. Aus Sicht der Bundesregierung sind derzeit hierzu jedoch keine weiteren gesetzlichen Regelungen erforderlich. Vielmehr ist Austausch von „Best Practices“ zu intensivieren, um solchen Ereignissen wirkungsvoll begegnen zu können.

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?

Die Fragen 1 bis 3 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

4. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit hinsichtlich der Sicherheit im Schienentransport verbessert werden?

Die Bundespolizei arbeitet schon bisher mit den zuständigen Behörden eng und vertrauensvoll im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten zusammen. Diese Zusammenarbeit wird auch in Zukunft nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles sowie unter Berücksichtigung aktueller Lagekenntnisse fortgesetzt. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

5. Inwiefern könnte dabei aus Sicht der Bundesregierung das Schengener Informationssystem (SIS II) genutzt werden?

Das Schengener Informationssystem (SIS II) liefert bereits heute verschiedene Möglichkeiten. Es ist ein gemeinsames Informationssystem aller beteiligten Staaten, durch das Ausschreibungen, die der Suche nach Personen und Sachen dienen, zum elektronischen Abruf den zuständigen Behörden zur Verfügung stehen (Behörden für Grenzkontrollen, sonstige polizeiliche und zollrechtliche Überprüfungen im Inland, Erteilung der Aufenthaltstitel, Vollzug des Ausländerrechts). Das SIS II ist für Fahndungs- und Ermittlungsarbeiten der Polizei unentbehrlich. Daten, von deutschen Polizei- oder Justizbehörden gesuchten Personen und Objekten stehen bereits nach kurzer Zeit allen angeschlossenen deutschen und europäischen Behörden zur Verfügung. Die Kontrolle an sich und der Abgleich personenbezogener Daten mit dem SIS II richten sich nach europäischem und/oder nationalem Recht.

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?

Die Fragen 6 bis 9 werden gemeinsam beantwortet.

Polizeiliche Maßnahmen der Bundespolizei zur Gewährleistung der Sicherheit auf den Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes richten sich wie bisher nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalls sowie aktuellen Lagekenntnissen und erfolgen auf der Grundlage der jeweils geltenden Bestimmungen sowie im Rahmen der bestehenden Aufbauorganisation.

Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

10. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die Zusammenarbeit mit existierenden, grenzüberschreitenden Polizeinetzwerken verbessert werden?

Die Polizeibehörden des Bundes arbeiten schon bisher mit ihren europäischen Partner eng und vertrauensvoll im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Möglichkeiten zusammen. Diese Zusammenarbeit wird auch in Zukunft nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles sowie unter Beachtung der jeweiligen Lagekenntnisse fortgesetzt. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

11. Welche neuen Projekte könnten dabei vom Netzwerk der Eisenbahnpolizeien (TISPOL), dem Netzwerk polizeilicher Spezialkräfte ATLAS sowie dem International Rail Transport Committee initiiert werden?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

12. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die Sicherheit im deutschen Schienentransport durch die Zusammenarbeit mit Zollbehörden intensiviert werden?

Die Bundespolizei arbeitet schon bisher mit den zuständigen Zollbehörden im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten und rechtlichen Möglichkeiten zusammen. Diese Zusammenarbeit wird auch in Zukunft nach den Umständen des jeweiligen Einzelfalles sowie unter Beachtung der aktuellen Lageentwicklung fortgesetzt.

Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Welche Bundesbehörden haben in welchen Projekten bereits in der „Land Transport Security Expert Group“ (LANDSEC) mitgearbeitet?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium des Innern (BMI) sind Mitglieder der Land Transport

Security Expert Group (LANDSEC-Gruppe) und nehmen an Sitzungen und Besprechungen anlass- und themenbezogen teil.

Die Bundesregierung führt keine Übersicht darüber, welche Bundesbehörden in einzelnen Projekten involviert waren.

14. Inwiefern könnten Ergebnisse der LANDSEC-Sicherheitsforschungen aus Sicht der Bundesregierung für die Sicherheit im deutschen Schienentransport genutzt werden?

Das EU-Forschungsrahmenprogramm „Sicherheitsforschungen“ ist am 31. Dezember 2013 ausgelaufen. Es wird unter dem neuen EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ weiterentwickelt.

Die mögliche Nutzung von Ergebnissen aus Sicherheitsforschungsprogrammen hängt von deren Geeignetheit sowie den Umständen des jeweiligen Einzelfalls und den rechtlichen Voraussetzungen ab.

15. Welche Sicherheitskonzepte für Flugreisen könnten aus Sicht der Bundesregierung auch auf Schienentransporte angewendet werden?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

Nach Kenntnis der Bundesregierung haben Experten im Rahmen einer LANDSEC-Anhörung überwiegend darauf hingewiesen, dass die bestehenden Sicherheitskonzepte für Flugreisen weder quantitativ noch qualitativ, insbesondere im Hinblick auf die zu wahrende Verhältnismäßigkeit hinsichtlich Aufwand und Nutzen, auf Schienentransporte angewendet werden können.

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?

Die Zusammenarbeit zwischen nationalen und europäischen Sicherheitsbehörden orientiert sich an den Umständen des jeweiligen Einzelfalls auf der Grundlage der jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Diese Zusammenarbeit wird auch in Zukunft unter Berücksichtigung aktueller Lagekenntnisse fortgesetzt. Dies betrifft auch den Datenaustausch.

17. Was hat der Bundesinnenminister konkret damit gemeint, mehr Verdächtige „eher zur offenen als zur verdeckten Fahndung“ auszuschreiben?

Die polizeilichen Informationssysteme enthalten anlassbezogene Fahndungsmöglichkeiten, nach denen sich die behördlichen Maßnahmen richten. Die Erfahrungen bei der Bekämpfung des Phänomens „ausländische Kämpfer“ haben gezeigt, dass verdeckt durchgeführte Maßnahmen beim Antreffen einer Person nicht in jedem Fall zielführend sind, wenn sich diese lediglich auf eine im Anschluss abzusetzende Meldung an die ausschreibende Behörde beschränkt. Daher werden, soweit rechtlich und tatsächlich möglich, weitere – auch offene – Fahndungsausschreibungen befürwortet.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

20. Inwiefern werden auch bei der Bundesregierung Überlegungen angestellt, die gemeinsamen Streifen im Rahmen der Gemeinsamen Zoll- und Polizeizentren weiter auszubauen?

Die Zusammenarbeit zwischen Zoll- und Polizeidienststellen erfolgt im Rahmen der jeweiligen gesetzlichen Aufgaben und unter Beachtung der zur Verfügung stehenden personellen und materiellen Ressourcen.

Die gemeinsamen Zentren der Polizei- und Zollzusammenarbeit dienen dem Informationsaustausch und der Koordinierung. Operative Tätigkeiten finden dort nicht statt.

Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

21. In welchen Zügen bzw. auf welchen Strecken sieht die Bundesregierung hier Defizite bereits vorhandener Kontrollen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

22. Inwiefern ist auch die Bundesregierung der Ansicht, zur Erhöhung der Sicherheit im Schienentransport müsse in den Zügen mehr Sicherheitspersonal mitfahren?

Die Bundespolizei und die Eisenbahnverkehrsunternehmen begleiten bereits heute Züge im Rahmen der hoheitlichen Aufgabenwahrnehmung, beziehungsweise der unternehmerischen Gefahrenvorsorge. Dies wird auch in Zukunft fortgesetzt.

Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu den Fragen 6 bis 9 verwiesen.

23. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung das Zugpersonal entsprechend ausgebildet werden, und inwiefern würde dies die Zusammenarbeit mit der Bundespolizei betreffen?

Die Bundespolizei arbeitet schon bisher im Rahmen ihrer bahnpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung eng und vertrauensvoll mit den Eisenbahnunternehmen zusammen. Die Zusammenarbeit erfolgt, unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Zuständigkeit und Aufgaben, an der Schnittstelle zwischen hoheitlicher Aufgabenwahrnehmung und unternehmerischer Gefahrenvorsorge. Dies umfasst beispielsweise gemeinsame Schulungen und den Informationsaustausch und wird auch in Zukunft, unter Berücksichtigung aktueller Lageentwicklungen, fortgesetzt.

Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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?

Die Fragen 24 bis 27 werden gemeinsam beantwortet.

Mit Bahnfahrkarten für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ist grundsätzlich der Zugang zum deutschen Eisenbahnnetz an jedem der über 5 500 Bahnhöfe möglich. Eine Zuordnung von Bahnfahrkarten zu einzelnen Zügen ist nur bei bestimmten Angeboten möglich. Bei 80 bis 100 Millionen ICE-Reisenden im Jahr oder selbst bei den rd. 5 Millionen Reisenden im grenzüberschreitenden Fernverkehr mit den Niederlanden, Belgien und Frankreich im Jahr 2014 erscheinen weder eine Erfassung und Verifizierung der Personendaten im Schalter- und Online-Vertrieb noch ein Abgleich dieser Daten mit Gefährderdateien machbar, soweit es überhaupt rechtlich – auch datenschutzrechtlich – zulässig und eine Behörde hierfür bestimmt wäre.

Gutachten sind in diesem Zusammenhang weder bekannt noch beauftragt. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

28. Welche „neue Technologien“ zur Verstärkung der Sicherheit im deutschen Schienenverkehr könnten aus Sicht der Bundesregierung genutzt oder ausgebaut werden?

Eine pauschalisierte Aussage ist hierzu nicht möglich. Die Nutzung von Technologien hängt von der Geeignetheit der jeweiligen Technologie sowie den Umständen des jeweiligen Einzelfalls und den rechtlichen Voraussetzungen ab.

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?

Seit dem Jahr 2014 läuft das zwischen dem BMI, der Bundespolizei und der Deutsche Bahn AG vereinbarte gemeinsame 6-Jahre-Programm Video. In dessen Rahmen wird die Videoüberwachung auf verschiedenen Bahnhöfen ausgebaut und modernisiert.

30. Auf welche Weise könnte aus Sicht der Bundesregierung die „Cybersicherheit“ für deutsche Schieneninfrastrukturen gestärkt werden?

Die informationstechnischen Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG werden durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. geschlossene Netze oder Verschlüsselungstechniken, gemäß einer Gefährdungsanalyse in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) geschützt. Die Weiterentwicklung ist abhängig von den absehbaren Bedrohungen.

31. Was ist der Bundesregierung über Pläne bekannt, ein Treffen aller europäischen Behörden und Dienstleister, die für Schienentransport und Schienensicherheit verantwortlich sind, einzuberufen?

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich alle Bemühungen und Treffen auf europäischer Ebene, die zu einer weiteren Verbesserung der Sicherheit auf dem Gebiet der Bahnanlagen beitragen.

Konkrete Erkenntnisse zu dem in der Fragestellung genannten Treffen liegen der Bundesregierung derzeit nicht vor. Darüber hinaus wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

