

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Hess, Dr. Bernd Baumann,
Dr. Gottfried Curio, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/8808 –**

Entwicklungen im Bereich der Bahn-Sabotage bei der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Fragesteller interessieren sich für Sabotageakte in Bezug auf die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG mit dem Ziel der Störung des Fahrbetriebs oder Auswirkungen auf die Sicherheit im Bahnverkehr. Von der Kleinen Anfrage vorsorglich ausgeschlossen sind deshalb Manipulationen oder Aufbrüche von Fahrkartenautomaten, auch wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass derartige Handlungen einen Fahrbetrieb möglicherweise beeinträchtigen könnten.

1. Wie viele Anschläge im Sinne einer gezielten Sabotage von Zügen oder Bahnanlagen der Deutsche Bahn AG erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2020 bis 2023 (Stichtag für 2023: 31. August 2023) (bitte jährlich nach Anzahl, erfüllten Straftatbeständen, ggf. einem ermittelten Phänomenbereich, konkretem Angriffsziel, Tatzeitpunkt sowie einem etwaigen Bezug zu Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine aufschlüsseln)?

Anschläge im Sinne einer gezielten Sabotage werden polizeilich grundsätzlich dem Phänomenbereich der Politisch motivierten Kriminalität (PMK) zugeordnet. Die Ermittlungszuständigkeit hierfür liegt bei den Polizeien der Länder bzw. dem Bundeskriminalamt (BKA). Die Beantwortung der Frage erfolgt insofern auf Basis der Informationen aus dem Kriminalpolizeilichen Meldedienst – Politisch motivierte Kriminalität (KPMD-PMK). Die mit Stichtag 31. August 2023 erhobenen Sachverhalte wurden mit Nennung der Unterangriffsziele (UAZ) Verkehrsbetrieb, UAZ Verkehrseinrichtung und/oder UAZ Verkehrsmittel zusammengestellt und im Anschluss einer Einzelfallbetrachtung hinsichtlich ihrer Relevanz unterzogen. Dabei ist zu beachten, dass der Begriff „Anschlag“ im KPMD-PMK nicht bundesweit vereinbart ist. Außerdem lag bei den in der nachfolgenden Aufstellung dargelegten Fällen bei der Meldung jeweils lediglich ein Anfangsverdacht, nicht aber gesicherte Erkenntnisse zugrunde. Die PMK-Fallzahlen aus dem laufenden Jahr 2023 haben zudem vorläufige

gen Charakter und sind durch Nach-/Änderungsmeldungen noch Veränderungen unterworfen.

In den Jahren 2020 und 2021 wurden insgesamt jeweils acht, im Jahr 2022 zehn und im Jahr 2023 bislang sieben relevante Sachverhalte im Sinne der Anfrage im KPMD-PMK gemeldet. Diese können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

2020:

Tatzeit	Straf-norm StGB	Delikt	Phänomenbereich	Angriffsziel	Ukraine-Bezug
09.01.2020	§ 315a	Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs	PMK -rechts-	Gleis	nein
16.01.2020	§ 315	Gefährlicher Eingriff in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	PMK -sonstige Zuordnung-	Schaltkasten	nein
17.04.2020	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Kabelschacht	nein
17.04.2020	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Kabelschacht	nein
29.04.2020	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Verteilerkasten	nein
23.07.2020	§ 304	Gemeinschädliche Sachbeschädigung	PMK -sonstige Zuordnung-	Kabelschacht	nein
05.10.2020	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Kabelschacht	nein
07.10.2020	§ 315	Gefährlicher Eingriff in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	PMK -links-	Signalkabel	nein

2021:

Tatzeit	Straf-norm StGB	Delikt	Phänomenbereich	Angriffsziel	Ukraine-Bezug
06.01.2021	§ 315	Gefährlicher Eingriff in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	PMK -sonstige Zuordnung -	Gleis	nein
13.04.2021	§ 315	Gefährlicher Eingriff in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	PMK -links-	Kabelschacht	nein
26.04.2021	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Kabelschacht	nein
27.04.2021	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Kabel	nein
03.06.2021	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Stromkasten	nein
13.07.2021	§ 303	Sachbeschädigung	PMK -links-	Kabelschacht	nein
07.09.2021	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Techn. Einrichtung	nein
24.12.2021	§ 306	Brandstiftung	PMK -sonstige Zuordnung-	Zug	nein

2022:

Tatzeit	Straf-norm StGB	Delikt	Phänomenbereich	Angriffsziel	Ukraine-Bezug
17.03.2022	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Schaltanlage	nein
21.03.2022	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Kabelschacht	ja
19.04.2022	§ 89a	Vorbereitung einer schweren staatsgefährdenden Gewalttat	PMK –religiöse Ideologie-	Bahnhof	nein
28.04.2022	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Kabel	ja

Tatzeit	Straf-norm StGB	Delikt	Phänomenbe-reich	Angriffsziel	Ukraine-Bezug
01.08.2022	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Kabelschacht	nein
05.09.2022	§ 315	Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	PMK -links-	Kabelschacht	ja
08.10.2022	§ 88	Verfassungsfeindliche Sabotage, Sachbeschädigung	PMK -sonstige Zuordnung-	Kabel	nein
19.10.2022	§ 303	Sachbeschädigung	PMK -sonstige Zuordnung-	Kabel	nein
01.11.2022	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	Baumaschine	nein
26.11.2022	§ 315	Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	PMK -links-	Signalanlage	nein

2023:

Tatzeit	Straf-norm StGB	Delikt	Phänomenbe-reich	Angriffsziel	Ukraine-Bezug
02.02.2023	§ 303	Sachbeschädigung	PMK -sonstige Zuordnung-	Stahltür	nein
12.02.2023	§ 306a	Schwere Brandstiftung	PMK -sonstige Zuordnung-	Kabelschacht	nein
13.02.2023	§ 316b	Störung öffentlicher Betriebe	PMK -links-	Kabel	nein
07.03.2023	§ 316b	Störung öffentlicher Betriebe	PMK -sonstige Zuordnung-	Schrankenhaus	nein
03.06.2023	§ 315	Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	PMK -sonstige Zuordnung-	Kabel	nein
14.06.2023	§ 315	Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr	PMK -sonstige Zuordnung-	Kabelschacht	nein
27.07.2023	§ 306	Brandstiftung	PMK -links-	KfZ	nein

2. Sofern „Züge“ oder „Bahnanlagen“ der Deutschen Bahn AG als Anschlagziel nicht explizit herausgefiltert werden können (vgl. die Erklärungen der Bundesregierung in der Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/17437), hält die Bundesregierung eine entsprechende Aufnahme in den Angriffszielkatalog des Bundeskriminalamtes für sinnvoll, und wenn ja, bis wann soll hier eine Implementierung erfolgen, wenn nein, warum nicht?

Züge oder Bahnanlagen können im KPMD-PMK über die UAZ Verkehrsmittel bzw. Verkehrseinrichtung gefiltert werden. Ob es sich hierbei um Verkehrsmittel oder -einrichtungen der Deutschen Bahn AG handelt, ist durch visuelle Auswertung festzustellen. Der kriminalfachliche Bedarf zur expliziten Abbildung von Verkehrsmitteln oder -einrichtungen der Deutschen Bahn AG über bundesweit abgestimmte Katalogwerte besteht derzeit nicht.

3. Wie verteilen sich die Anschläge (Frage 1), die einem Phänomenbereich zugeordnet werden konnten, anteilig auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach den erfragten Zeiträumen aufschlüsseln)?

Die Weitergabe landeseigener Zahlen obliegt den einzelnen jeweils zuständigen Ländern. Bei einem in Bundeszuständigkeit geführten Ermittlungsverfahren

(Tabelle zum Jahr 2022 in der Antwort zu Frage 1, Tatzeit 8. Oktober 2022, PMK sonstige Zuordnung) waren die Bundesländer Berlin und Nordrhein-Westfalen betroffen.

4. Bei wie vielen Anschlägen im Sinne von Frage 1 konnten die Täter nach Kenntnis der Bundesregierung ermittelt werden, und gehörten diese ggf. einer bestimmten extremistischen Gruppierung an (bitte nach Jahr des Angriffs, Angriffsobjekt, Gruppierungsbezeichnung sowie Phänomenbereich aufschlüsseln)?

Die Zuständigkeit für die strafrechtlichen Ermittlungen zu den in Frage 1 genannten Sachverhalten liegt weit überwiegend bei den Landesjustizbehörden. Zu auf Landesebene geführten Verfahren nimmt die Bundesregierung aufgrund der vom Grundgesetz vorgegebenen Kompetenzordnung grundsätzlich nicht Stellung.

Zu zwei Sachverhalten wurden im Nachgang unter einer Gruppenbezeichnung Selbstbezeichnungen veröffentlicht. Hierbei handelte es sich um

- „Feministisch-Revolutionär-Anarchistische-Zelle“
- „Klima- und Antikriegsaktivist:innen für den wirtschaftlichen Lockdown bei Tesla und Deutsche Bahn“.

Bei dem in der Antwort zu Frage 3 genannten, in Bundeszuständigkeit geführten Ermittlungsverfahren konnten zwei Tatverdächtige ermittelt werden, die jedoch nach dem vorliegenden Kenntnisstand keiner extremistischen Gruppierung angehören. Darüberhinausgehende Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. Welche Aussagen kann die Bundesregierung zur Anzahl und Herkunft der Täter bzw. Tatverdächtigen (Frage 4) machen (bitte jeweils jährlich nach erfassten deutschen, nichtdeutschen Tatverdächtigen, Tatverdächtigen, deren Staatsangehörigkeit ungeklärt bzw. unbekannt ist sowie Tatverdächtigen, die gänzlich unbekannt sind, also zu denen keinerlei Informationen vorliegen aufschlüsseln sowie anschließend alle ausländischen Staatsangehörigkeiten in absoluten Zahlen je Abfragezeitraum benennen)?

Die Zuständigkeit für die strafrechtlichen Ermittlungen zu den in Frage 1 genannten Sachverhalten liegt weit überwiegend bei den Landesjustizbehörden. Zu auf Landesebene geführten Verfahren nimmt die Bundesregierung aufgrund der vom Grundgesetz vorgegebenen Kompetenzordnung grundsätzlich nicht Stellung. Bei den zu Frage 4 aufgeführten ermittelten Tatverdächtigen (Ermittlungsverfahren in Bundeszuständigkeit) handelt es sich um deutsche Staatsangehörige.

6. In welchen Bundesländern erfolgten die schwerwiegendsten Anschläge auf die Deutsche Bahn AG im Sinne einer erheblichen Beeinträchtigung des Bahnbetriebs (bitte nach Jahren, Kurzbeschreibung des Anschlags und Phänomenbereich aufschlüsseln)?

Mit Blick auf die entstandenen Auswirkungen und verursachten Schäden sind auf Grundlage von Informationen aus dem KPMD-PMK insbesondere nachstehende Sachverhalte im Sinne der Fragestellung zu bewerten:

Brandstiftung am 17. April 2020 in München/Bayern:

Nachdem zunächst eine Stellwerksstörung bei der DB Netz AG registriert wurde, entdeckten zwei Bahnarbeiter einen geöffneten und durch Brand beschädigten Kabelschacht. Ein Signalkabelsatz wurde vorsätzlich mit einer unkonventionellen Spreng-/ Brandvorrichtung (USBV) in Brand gesetzt. Durch den Brand wurde der Kabelstrang komplett zerstört. Dies führte zu erheblichen bahnbetrieblichen Störungen. Der Gesamtschaden wird auf ca. 100 000 Euro beziffert. Zeitgleich setzten unbekannte Täter mittels Brandbeschleuniger an anderer Örtlichkeit die Signalkabel in einem weiteren Kabelschacht in Brand. Durch den Kabelbrand kam es hier jedoch zu keinen bahnbetrieblichen Störungen. Der Schaden liegt hier bei ca. 50 000 Euro.

Brandstiftung am 5. Oktober 2020 in Berlin:

Unbekannte Täter setzten mehrere Signalkabel in einem Bahnschacht in Brand. Dadurch kam der gesamte S-Bahn-Verkehr zwischen Ostkreuz und Frankfurter Allee zum Erliegen. Auch Telekommunikationskabel waren betroffen. Der Fernverkehr konnte weiterhin fahren. Auf indymedia.org wurde ein Selbstbeziehungsschreiben (SBS) „Anschlag Lockdown fürs kapitalistische Patriarchat“ veröffentlicht. Die Verfasser „Feministisch-Revolutionär-Anarchistische-Zelle“ stellen diese Tat in den Themenzusammenhang „Antifa“, „Freiräume“, „Gender“ sowie „Medien und Weltweit“. Im SBS wurde außerdem explizit auf die anstehende Räumung des linken Szeneobjekts „Liebig34“ Bezug genommen.

Brandstiftung am 1. August 2022 in Mering/Bayern:

Unbekannte Täter setzten an der Bahnstrecke zwischen München und Augsburg zwei gegenüberliegende Stellen innerhalb des dort entlanglaufenden Kabelschachtes in Brand. Dadurch kam es zu erheblichen Störungen des Zug-/ Schienenverkehrs. Die erste Schätzung des Schadens geht von mehreren Hunderttausend Euro aus.

Verfassungsfeindliche Sabotage, Sachbeschädigung am 8. Oktober 2022 in Herne/Nordrhein-Westfalen und Berlin:

Ein weiterer schwerwiegender Vorfall infolge der Durchtrennung von Kabeln führte am 8. Oktober 2022 für mehrere Stunden zu einem kompletten Stillstand sämtlicher Zugverbindungen in Norddeutschland.

7. Wie viele der erfragten Anschläge (Frage 1) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils im erfragten Zeitraum als sicherheitsgefährdend für den Bahn- und Fahrgastbetrieb eingestuft, und in welchen Fällen wurde das Gemeinsame Extremismus- und Terrorismusabwehrzentrum (GETZ) oder das Gemeinsame Terrorismusabwehrzentrum (GTAZ) dazu eingebunden (bitte nach Jahr, Phänomenbereich und Sachverhalt aufschlüsseln)?

Als sicherheitsgefährdend im Sinne der Fragestellung werden alle Sachverhalte verstanden, die den Straftatbestand des § 315 des Strafgesetzbuches (StGB) erfüllen. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

In den vergangenen zwei Jahren (Zeitraum 17. Oktober 2021 bis 16. Oktober 2023) wurden das Gemeinsame Extremismus- und Terrorismusabwehrzentrum (GETZ) und das Gemeinsame Terrorismusabwehrzentrum (GTAZ) entsprechend nachfolgender Angaben eingebunden:

Im GETZ-Links (GETZ-L) wurden im o. g. Zeitraum insgesamt neun Sachverhalte (2022: sieben Sachverhalte; 2023 bis Stichtag 16. Oktober 2023: zwei Sachverhalte) thematisiert, die im Zusammenhang mit Angriffen auf Einrich-

tungen des Bahn- und Fahrgastbetriebes der Deutschen Bahn AG stehen. Dabei handelte es sich bei sieben Sachverhalten um Brandstiftungen und bei zwei Sachverhalten um Sachbeschädigungen.

Im GETZ-Rechts (GETZ-R) wurden im genannten Zeitraum zwei Sachverhalte mit Straftaten bzw. Androhung von Straftaten gegen die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG thematisiert. In einem Fall kam es zu einer Bombendrohung gegen die Deutsche Bahn AG, in einem weiteren Fall wurde eine USBV aufgefunden.

Im GETZ-Ausländerextremismus (GETZ-A), im GETZ-Spionageabwehr (GETZ-SP) und im GTAZ fand keine thematische Befassung mit sicherheitsgefährdenden Anschlägen auf den Bahn- und Fahrgastbetrieb statt.

8. Wie viele Cyberangriffe hat die Deutsche Bahn AG in den Jahren von 2020 bis 2023 dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) gemeldet (bitte nach Jahren und ggf. Phänomenbereich aufschlüsseln, vgl. dazu ferner Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/17437)?

Die Deutsche Bahn AG hat in den Jahren 2020 bis 2023 (Stichtag: 19. Oktober 2023) dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) folgende Anzahl an „informationstechnischen Angriffen“ gemeldet.

Jahr	Anzahl informationstechnische Angriffe
2020	3
2021	15
2022	10
2023	13

Die dem BSI bekannten Störungsmeldungen sind nicht geeignet, eine verlässliche Aussage oder Abschätzung zur Gesamtzahl der Cyberangriffe auf die Deutsche Bahn AG zu treffen, da gemäß § 8b Absatz 4 des BSI-Gesetzes (BSIG) generell nur solche Störungen gegenüber dem BSI meldepflichtig sind, die zu einem Ausfall oder zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Kritischen Infrastrukturen führen beziehungsweise führen können. Zur Gewährleistung der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit Kritis-Unternehmen sowie der Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen dieser Unternehmen kann die Bundesregierung keine näheren Angaben zu den Vorfällen tätigen.

9. Wie viele Anschläge im Hinblick auf Frage 1 erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung gleichzeitig koordiniert an unterschiedlichen Objekten der Deutschen Bahn AG, und geht die Bundesregierung hierbei von koordinierten Angriffen aus?

Es handelt sich hierbei weit überwiegend um Sachverhalte, zu denen strafrechtliche Ermittlungen durch die zuständigen Landesjustizbehörden anhängig sind. Zu auf Landesebene geführten Verfahren nimmt die Bundesregierung aufgrund der vom Grundgesetz vorgegebenen Kompetenzordnung grundsätzlich nicht Stellung. Bei einem Sachverhalt aus dem Jahr 2022 (Ermittlungsverfahren in Bundeszuständigkeit) wurde bei Verfahrenseinleitung vom Anfangsverdacht einer koordinierten Tat an zwei unterschiedlichen Örtlichkeiten ausgegangen.

10. Sieht die Bundesregierung bundesweit oder auch regional Anzeichen dafür, dass es sich bei den zuvor erfragten Anschlägen um systematische Formen der Sabotage oder des Terrorismus handelt, und wie begründet sie ihre Auffassung (bitte nach Phänomenbereichen aufschlüsseln und ggf. gesondert zu einem etwaigen Bezug zu Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine ausführen)?

Nach Erkenntnissen des Bundesamts für Verfassungsschutz (BfV) ist die Deutsche Bahn AG in der Vergangenheit wiederholt Ziel von Brandanschlägen gewaltorientierter Linksextremisten geworden. Sie wird von der Szene als größtes Logistikunternehmen der „kapitalistischen Profitwirtschaft“ angeprangert. So verübten mutmaßliche Linksextremisten am 21. März 2022 einen Brandanschlag auf einen Kabelschacht an der Bahnstrecke zwischen Frankfurt/Oder (Brandenburg) und Berlin. Infolgedessen kam es auf mehreren S-Bahn-Linien zu starken Einschränkungen. In einem am selben Tag auf „de.indymedia“ veröffentlichten Selbstbeziehungsschreiben stellten die Verfasser unter anderem einen Zusammenhang mit der Eröffnung der Tesla-„Gigafactory“ in Grünheide (Brandenburg) am 22. März 2022 her. Ziel der Sabotage seien demnach pendelnde Tesla-Beschäftigte gewesen. In ihrem Text kritisieren die mutmaßlichen Täter vor allem den produktionsbedingt hohen Wasserverbrauch und die Profitorientierung des Unternehmens. Im Rahmen des Klimaschutzes brauche es einen „militanten Widerstand“. Zudem wird ausführlich erklärt, dass der Brandanschlag explizit gegen die Deutsche Bahn AG gerichtet war.

Wie auch im oben skizzierten Fall finden sich auf der linksextremistischen Internetplattform „de.indymedia“ fortlaufend Veröffentlichungen von Selbstbeziehungsschreiben (SBS) mit Bezug zu Brandanschlägen. Die jeweilige Tatbegründung verdeutlicht eine zunehmende thematische Verbindung der linksextremistischen Aktionsfelder „Antikapitalismus“ mit dem „Kampf für Klimagerechtigkeit“, um so einen möglichst breiten Empfängerkreis zu adressieren. Weitergehende Auskünfte der Sicherheitsbehörden des Bundes können mit Blick auf die auf Landesebene geführten Ermittlungsverfahren aufgrund der vom Grundgesetz vorgegebenen Kompetenzordnung nicht erfolgen.

11. Zu welchen Ergebnissen gelangt die Bundesregierung in dem durch die Bundespolizei erstellten „Lagebild Bahn“ hinsichtlich der Entwicklung der Bahn-Sabotage im Sinne dieser Kleinen Anfrage, insbesondere in Bezug auf die Entwicklung linksextremistischer und islamistischer Sabotageakte bzw. Terroranschläge?

Die von der Bundespolizei für den internen Dienstgebrauch erstellte „Lagedarstellung Bahn“ vermittelt einen Überblick über die Kriminalitätsslage auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei. Grundlage bilden die in der Bundespolizei erfassten Daten. Sie lassen allerdings keine Aussage über die Motivlage zu. Insoweit ist es statistisch nicht abbildbar, ob es sich um gezielte Angriffe auf die kritische Infrastruktur „Bahn“ (Bahn-Sabotage) handelt oder ob der oder die Tatverdächtige/n beispielsweise aus bloßer Zerstörungswut bzw. fahrlässig gehandelt haben. Aufgrund dessen sind aus dieser Lagedarstellung keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung ableitbar.

Nach Einschätzung des BKA sind im Phänomenbereich PMK -links- etwaige Sabotagehandlungen, insbesondere im Zusammenhang mit szenerelevanten Ereignissen bzw. Veranstaltungen, auch zukünftig in Betracht zu ziehen. Aus den Sabotagehandlungen resultierende Personenschäden liegen jedoch auch weiterhin nicht im Interesse der linken Szene, wodurch Anschläge mit dem Ziel der Verletzung oder Tötung, wie ggf. durch eine Zugentgleisung mit hohen Opferzahlen, nach wie vor als eher ausgeschlossen zu betrachten sind.

Im Phänomenbereich PMK -religiöse Ideologie- wird grundsätzlich auf die abstrakte Gefährdung für Bahneinrichtungen und deren Infrastruktur hingewiesen. Derzeit liegen jedoch keine gefährdungsrelevanten Erkenntnisse aus dem Phänomenbereich der PMK -religiöse Ideologie- vor, die auf zukünftige Sabotagehandlungen zum Nachteil von Bahneinrichtungen und -infrastruktur hindeuten würden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung zur Entwicklung der Anzahl von Strafdelikten sowie der Anzahl von Tatverdächtigen und deren Herkunft im Hinblick auf manipulierte Steckdosen in Zügen in den letzten fünf Jahren bis heute (31. August 2023) sammeln können (bitte in diesem Kontext auch nach der jährlichen Gesamtzahl manipulierter Steckdosen in Zügen aufschlüsseln und diese ggf. einem ermittelten Phänomenbereich zuordnen (siehe dazu www.zdf.de/nachrichten/panorama/bahn-steckdose-manipulation-bundespolizei-warnung-100.html, www.fokus.de/panorama/welt/verdacht-der-versuchten-koerperverletzung-bundespolizei-warnt-erneut-vor-manipulierten-steckdosen-in-zuegen_id_203597686.html)?

Nach Erkenntnissen der Bundespolizei wurde erstmalig im Dezember 2020 das Phänomen von möglichen manipulierten Steckdosen in Zügen des öffentlichen Personenverkehrs bei den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen festgestellt. Das Phänomen tritt bundesweit sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG als auch bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf. Seit August 2023 ist eine Häufung der Feststellungen zu verzeichnen.

Bei festgestellten Manipulationen leitet die Bundespolizei in Abhängigkeit vom jeweiligen Einzelfall Ermittlungen wegen des Verdachts einer Sachbeschädigung oder einer Körperverletzung ein. Entsprechend den Vorgaben werden diese Sachbeschädigungen und Körperverletzungsdelikte auch in der Polizeilichen Eingangsstatistik der Bundespolizei erfasst. Aufgrund der Erfassungsmodalitäten lässt sich diese besondere Begehungsform im Nachgang nicht gesondert ausweisen. Eine detaillierte Beantwortung der Frage ist insofern nicht möglich. Weitergehende Informationen im Sinne der Fragestellung liegen der Bundesregierung nicht vor.