

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, Stefan Möller, Peter Bohnhof, Lukas Rehm, Joachim Bloch, Sven Wendorf, Achim Köhler, Heinrich Koch, Erhard Brucker, Mirco Hanker, Gerrit Huy, Otto Strauß, Stefan Keuter, Kay-Uwe Ziegler, Dr. Malte Kaufmann, Edgar Naujok, Rocco Kever, Thomas Dietz, Bernd Schattner, Kerstin Przygodda, Jan Wenzel Schmidt, Udo Theodor Hemmelgarn und der Fraktion der AfD

Mögliche bundespolizeiliche Erkenntnisse zur Sicherheitslage von Lokführern im Schienengüterverkehr

Lokführer im Schienengüterverkehr arbeiten häufig allein, nachts und an abgelegenen Betriebsstellen. Sie übernehmen ihre Aufgaben außerhalb des öffentlichen Blickfelds, mit langen Standzeiten, Rangiertätigkeiten und Aufenthalten an wenig frequentierten Bahnhöfen oder Abstellanlagen. Gleichwohl ist bislang kaum öffentlich bekannt, in welchem Umfang diese Beschäftigten Übergriffen, Bedrohungen oder sonstigen sicherheitsrelevanten Vorfällen ausgesetzt sind.

Während Gewalt und Übergriffe im Schienenpersonenverkehr zunehmend statistisch erfasst und politisch thematisiert werden (Bundestagsdrucksache 21/1095), bleibt die Sicherheitslage von Lokführern im Güterverkehr weitgehend unsichtbar. Es ist bislang nicht erkennbar, ob diese Unsichtbarkeit auf eine geringere Gefährdung zurückzuführen ist oder darauf, dass entsprechende Vorfälle staatlich nicht systematisch erfasst und bewertet werden. Insbesondere bleibt für die Fragesteller offen, ob staatliche Stellen über belastbare Erkenntnisse zu Gefährdungen dieses Personenkreises verfügen oder ob diese unterhalb der staatlichen Wahrnehmungsschwelle bleiben.

Der Schienengüterverkehr ist Teil der kritischen Infrastruktur und für die Versorgungssicherheit, Industrie und Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Die Sicherheit der dort eingesetzten Beschäftigten berührt daher nicht nur betriebliche Fragen, sondern auch die staatliche Sicherheitsvorsorge. Gerade vor diesem Hintergrund stellen sich den Fragestellern die Fragen, welchen Erkenntnisstand die Bundesregierung – insbesondere die Bundespolizei – zur Sicherheitslage von Lokführern im Schienengüterverkehr hat und wie diese Erkenntnisse bislang bewertet werden.

Die vorliegende Kleine Anfrage zielt darauf ab, Transparenz über den staatlichen Kenntnisstand, bestehende Bewertungsstrukturen und die Rolle staatlicher Sicherheitsvorsorge im Hinblick auf die Gefährdung von Lokführern im Schienengüterverkehr herzustellen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Verfügt die Bundesregierung, insbesondere auf Grundlage von Erkenntnissen der Sicherheitsbehörden des Bundes, über Erkenntnisse zu Übergriffen, Bedrohungen oder sonstigen sicherheitsrelevanten Vorfällen gegenüber Lokführern im Schienengüterverkehr, und wenn ja, auf welchen Quellen beruhen diese Erkenntnisse?
2. Wenn der Bundesregierung solche Erkenntnisse (Frage 1) vorliegen, werden diese durch staatliche Stellen mit Sicherheitsaufgaben systematisch erfasst oder ausgewertet, welche staatlichen Stellen sind dann hierfür jeweils zuständig, und wenn nein, wie erklärt die Bundesregierung, dass staatlichen Sicherheitsbehörden zu diesem Personenkreis bislang keine belastbaren Erkenntnisse vorliegen?
3. Stützt sich die Bundesregierung bei der möglichen Bewertung der Sicherheitslage von Lokführern im Schienengüterverkehr ausschließlich auf polizeilich erfasste Straftaten oder existieren darüber hinausgehende sicherheitsbehördliche Lageeinschätzungen oder staatliche Gefährdungsbewertungen?
4. Wenn solche (vgl. Frage 3) weitergehenden Lageeinschätzungen oder Gefährdungsbewertungen existieren, in welchen zeitlichen Abständen werden diese durch staatliche Stellen erstellt oder aktualisiert, und inwieweit beziehen sie die besonderen Arbeitsbedingungen von Lokführern im Güterverkehr (z. B. Alleinarbeit, Nachtfahrten, abgelegene Einsatzorte) ein?
5. Wenn keine über die Polizeistatistik hinausgehenden staatlichen Gefährdungsbewertungen (vgl. Frage 3) vorliegen, aus welchen Gründen wurde bislang von einer sicherheitsbehördlichen Bewertung der Gefährdungslage von Lokführern im Schienengüterverkehr abgesehen?
6. Sieht die Bundesregierung die Gefährdung von Lokführern im Schienengüterverkehr als eine Frage staatlicher Sicherheitsvorsorge im Zuständigkeitsbereich der Sicherheitsbehörden oder primär als betriebliche Angelegenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen?
7. Wenn die Bundesregierung eine staatliche Mitverantwortung bejaht (vgl. Frage 6), welche Rolle kommt dabei den Sicherheitsbehörden des Bundes zu, wie erfolgt die Wahrnehmung dieser Verantwortung in der Praxis, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung diese Einschätzung vor dem Hintergrund der Einordnung des Schienengüterverkehrs als Teil der kritischen Infrastruktur?
8. Besteht ein strukturierter Austausch zwischen staatlichen Sicherheitsbehörden und Eisenbahnverkehrsunternehmen über sicherheitsrelevante Erkenntnisse zur Gefährdung von Lokführern im Schienengüterverkehr, und wenn ja, in welcher Form (z. B. regelmäßig, anlassbezogen, formalisiert), und zu welchem Zweck (z. B. Lageeinschätzung, Prävention, Unterstützung im Ereignisfall)?
9. Wenn ein solcher strukturierter Austausch (vgl. Frage 8) nicht besteht, sieht die Bundesregierung hierin aus sicherheitsbehördlicher Sicht eine relevante Lücke, und wenn nein, warum nicht?
10. Inwieweit unterscheidet die Bundesregierung bei ihrer sicherheitsbehördlichen Bewertung zwischen der Lage von Lokführern im Schienenpersonenverkehr und der von Lokführern im Schienengüterverkehr?
11. Welche Schlussfolgerungen ziehen die für Sicherheitsvorsorge zuständigen staatlichen Stellen aus der Tatsache, dass Lokführer im Güterverkehr regelmäßig allein eingesetzt werden und häufig an abgelegenen Betriebsstellen tätig sind, für die Bewertung möglicher Gefährdungslagen?

12. Plant die Bundesregierung, den staatlichen, insbesondere sicherheitsbehördlichen Erkenntnisstand zur Sicherheitslage von Lokführern im Schienengüterverkehr weiterzuentwickeln oder zu vertiefen, und wenn ja, in welcher Form?

Berlin, den 4. März 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

