

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexis L. Giersch, Wolfgang Wiehle, Martin Hess, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/3998 –**

Sicherheit und Sicherheitskosten im Bereich der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn (DB) Sicherheit GmbH ging 2006 aus der vormaligen Bahnschutzgesellschaft GmbH (BSG) hervor und ist seitdem gemeinsam mit der Bundespolizei, in welcher 1992 die frühere Bahnpolizei aufging, für die Sicherheit und Ordnung in Objekten und Anlagen sowie in Verkehrsmitteln der Deutschen Bahn zuständig.

Während die Bundespolizei im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrages nach § 3 Absatz 1 des Bundespolizeigesetzes die hoheitlichen und polizeilichen Aufgaben übernimmt, ist die DB Sicherheit GmbH vornehmlich für präventive Maßnahmen sowie für die Durchsetzung des Hausrechts zuständig.

Gemäß Auskunft der Bundesregierung hat sich die Anzahl des Sicherheitspersonals der DB von 2017 bis 2022 wie folgt verändert:

2017: 4 000

2018: 4 000

2019: 4 000

2020: 4 000

2021: 4 200

2022: 4 300.

Bei der Bundespolizei waren 2022 für die Wahrnehmung bahnpolizeilicher Aufgaben rund 6 000 Dienstposten eingerichtet (Bundestagsdrucksache 20/9409).

1. Wie viele Vollzeitäquivalente waren seit 2015 bis heute bei der DB Sicherheit GmbH beschäftigt (bitte jährlich aufschlüsseln)?
3. Wie haben sich die Personalkosten bei der DB Sicherheit GmbH seit 2015 entwickelt (bitte jährlich aufschlüsseln)?

4. In welchem Ausmaß setzt die DB Sicherheit GmbH Subunternehmer ein, und in welchem Ausmaß setzen diese wiederum ihrerseits Subunternehmer ein?
5. Wie hat sich seit 2015 die Anzahl von Vollzeitäquivalenten entwickelt, die von Sub- und Subsubunternehmern der DB Sicherheit GmbH eingesetzt werden (bitte jährlich aufschlüsseln)?
6. Wie haben sich die Kosten für Subunternehmer der DB Sicherheit GmbH seit 2015 entwickelt (bitte jährlich aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 und 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erbetenen Informationen zu Beschäftigtenzahlen, Personalkosten und dem Einsatz von Subunternehmen stellen geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Deutschen Bahn AG (DB AG) dar. Die Offenlegung dieser Informationen würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen, denn die Kenntnis dieser Daten würde es konkurrierenden Sicherheitsdienstleistern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb zum Nachteil der DB AG auszurichten. Somit wäre das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigt.

Durch die Kombination der detaillierten Personalzahlen der DB Sicherheit GmbH und der Subunternehmen mit den ebenfalls angefragten detaillierten Angaben zu den Personalkosten könnten konkurrierende Sicherheitsdienstleister Rückschlüsse auf die interne Kostenstruktur, Stundenlöhne und u. U. Gewinnmargen der DB AG in diesem Bereich ziehen. Diese Kenntnisse könnten konkurrierende Sicherheitsdienstleister bei künftigen Verhandlungen wie z. B. der Ausschreibung von entsprechenden Leistungen nutzen, um entweder von der DB AG höhere Preise zu verlangen oder entsprechendes Fachpersonal im Markt mit gezielten Angeboten abzuwerben. Gleichzeitig hat die DB AG nicht die Möglichkeit, an vergleichbare Informationen über konkurrierende Sicherheitsdienstleister zu gelangen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die DB AG bzw. das Interesse des Bundes sind die erbetenen Informationen als „VS-Vertraulich“ eingestuft und die Antworten in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.*

2. Aus welchen Gründen wurde die Anzahl des Personals der DB Sicherheit GmbH im Laufe der letzten Jahre erhöht?

Der Personalaufwuchs bei der DB Sicherheit GmbH in den vergangenen Jahren resultiert aus zusätzlichen und erweiterten Sicherheitsaufträgen innerhalb des DB Konzerns sowie aus gestiegenen Anforderungen an die Sicherung von Anlagen, Objekten und Bahnhöfen. Ein wesentlicher Schwerpunkt lag dabei auf der nachhaltigen Stärkung der Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz kritischer Infrastrukturen der DB AG.

7. Wie hoch sind die jährlichen Gesamtkosten der Deutschen Bahn AG für die Sicherheit in Objekten, Anlagen, Grundstücken und Verkehrsmitteln?

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

9. Wie hoch war zuletzt der Anteil der Personalkosten der DB Sicherheit GmbH an den gesamten Sicherheitskosten der Deutschen Bahn?

Die Fragen 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG gibt rund 200 Mio. Euro jährlich für ihre Sicherheit aus.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

8. Wie haben sich diese jährlichen Gesamtkosten (vgl. Frage 7) seit 2015 entwickelt (bitte jährlich aufschlüsseln)?

Die DB AG gab in den Jahren vor dem Jahr 2025 konstant rund 180 Mio. Euro jährlich für Sicherheit aus.

10. Wie entwickelte sich bei der Bundespolizei die Zahl der für die Wahrnehmung bundespolizeilicher Aufgaben eingerichteten Dienstposten von 2015 bis heute (bitte nach Jahr und Bundesland der Dienstposten aufschlüsseln)?

Die Bundespolizei ist im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrages nach § 3 Absatz 1 des Bundespolizeigesetzes für die bahnpolizeiliche Aufgabenwahrnehmung zuständig. Im Rahmen des Aufwuchses der Bundespolizei sind in den letzten Jahren auch die Bundespolizeiinspektionen mit bahnpolizeilichen Aufgaben gestärkt worden. Die Bundespolizei nimmt ihre Aufgaben größtenteils integrativ wahr, so dass ein Referenzieren auf rein bahnpolizeiliche Aufgaben und die für diese Aufgabe zur Verfügung stehenden Dienstposten im Organisations- und Dienstpostenplan der Bundespolizei nicht möglich ist.

Für die bahnpolizeiliche Aufgabenwahrnehmung der Bundespolizei sind rund 6 000 Dienstposten eingerichtet. Eine weitere Aufschlüsselung im Sinne der Fragestellung ist aus den vorgenannten Gründen nicht möglich.

11. Wie entwickelte sich seit 2015 die Zahl der jährlichen Anschläge auf Strecken, Anlagen, Grundstücke und Verkehrsmittel der Deutschen Bahn AG (bitte nach Jahr, Bundesland sowie Strecke, Verkehrsmittel, Bahnhöfen, sonstigen Einrichtungen aufschlüsseln)?

Politisch motivierte Straftaten gegen die DB AG werden im Rahmen des Kriminalpolizeilichen Meldedienstes in Fällen politisch motivierter Kriminalität (KPMD-PMK) allgemein registriert. Das bedeutet, dass sie in den Fallzahlen PMK insgesamt enthalten sind, jedoch nicht trennscharf dargestellt werden können. Hintergrund ist, dass es für Straftaten in diesem Zusammenhang keine bundesweite Begrifflichkeit gibt, die mittels eines Angriffsziels oder eines recherchefähigen Katalogwertes in der Fallzahlendatei des Bundeskriminalamts (BKA) dargestellt werden könnte. Aus diesem Grund ist eine automatisierte Fallzahlendarstellung dieser Straftaten nicht möglich.

Die händische Auswertung erfolgte daher in der Fallzahlendatei des BKA mit den Unterangriffsziel (UAZ) „Verkehrsbetrieb“ und/oder UAZ „Verkehrseinrichtung“. Der Begriff „Anschlag“ ist im KPMD-PMK nicht definiert. Ein bundesweit vereinbarter Katalogwert existiert nicht. Im Sinne der Anfrage werden alle Fälle mit den Zähldelikten/Deliktskategorien:

- Brandstiftungsdelikte,
- Sprengstoffdelikte,

– Gefährlicher Eingriff in den Bahnverkehr, einschließlich versuchten Delikten umfasst.

Diese Sachverhalte wurden einer händischen Auswertung unterzogen, ob der Modus Operandi unter dem nicht definierten Begriff „Anschlag“ gefasst werden kann und der geschädigte Verkehrsbetrieb/Verkehrseinrichtung (UAZ) eine Bahneinrichtung war.

Eine Aufschlüsselung der Sachverhalte nach Strecke, Verkehrsmittel, Bahnhöfe bzw. sonstige Einrichtungen ist nicht möglich, da diese Parameter im KPMD-PMK nicht erhoben werden. Zudem muss sich in der Antwort auf die PMK-Zahlen der Jahre 2019 bis 2025 beschränkt werden, da erst zum 1. Januar 2019 ein Katalog bundesweit vereinbarter Angriffsziele im KPMD-PMK eingeführt wurde. Stichtag der Fallzahlen ist jeweils der 31. Januar des jeweiligen Folgejahres.

Für das Jahr 2019 wurden 15 Sachverhalte als „Anschlag“ im weiteren Sinne auf Bahnanlagen gewertet. Diese gliedern sich nach Bundesländern wie folgt:

Land	Anzahl
Bayern	1
Berlin	4
Mecklenburg-Vorpommern	1
Niedersachsen	1
Sachsen	7
Sachsen-Anhalt	1

Für das Jahr 2020 wurden sechs Sachverhalte als „Anschlag“ im weiteren Sinne auf Bahnanlagen gewertet. Diese gliedern sich nach Bundesländern wie folgt:

Land	Anzahl
Bayern	2
Berlin	1
Niedersachsen	1
Nordrhein-Westfalen	1
Sachsen	1

Für das Jahr 2021 wurden sieben Sachverhalte als „Anschlag“ im weiteren Sinne auf Bahnanlagen gewertet. Diese gliedern sich nach Bundesländern wie folgt:

Land	Anzahl
Bayern	4
Berlin	1
Sachsen	2

Für das Jahr 2022 wurden sieben Sachverhalte als „Anschlag“ im weiteren Sinne auf Bahnanlagen gewertet. Diese gliedern sich nach Bundesländern wie folgt:

Land	Anzahl
Bayern	3
Berlin	2
Sachsen	2

Für das Jahr 2023 wurden zehn Sachverhalte als „Anschlag“ im weiteren Sinne auf Bahnanlagen gewertet. Diese gliedern sich nach Bundesländern wie folgt:

Land	Anzahl
Bayern	2
Berlin	3
Hamburg	1
Niedersachsen	1
Nordrhein-Westfalen	3

Für das Jahr 2024 wurden vier Sachverhalte als „Anschlag“ im weiteren Sinne auf Bahnanlagen gewertet. Diese gliedern sich nach Bundesländern wie folgt:

Land	Anzahl
Berlin	1
Hamburg	1
Hessen	1
Nordrhein-Westfalen	1

Für das Jahr 2025 (Stichtag: 31. Dezember 2025) wurden 20 Sachverhalte als „Anschlag“ im weiteren Sinne auf Bahnanlagen gewertet. Die Fallzahlen aus dem Jahr 2025 haben vorläufigen Charakter und sind durch Nach- und Änderungsmeldungen noch Veränderungen unterworfen. Die Sachverhalte gliedern sich nach Bundesländern wie folgt:

Land	Anzahl
Bayern	2
Berlin	2
Hessen	1
Niedersachsen	1
Nordrhein-Westfalen	13
Sachsen-Anhalt	1

12. Inwiefern hat die starke Zuwanderung seit 2015 zu einer Veränderung der Einsatzschwerpunkte der DB Sicherheit GmbH sowie der Bundespolizei im Bahnsektor geführt?
13. Welche Sicherheitsmaßnahmen wurden von der DB Sicherheit GmbH sowie der Bundespolizei im Bahnsektor aufgrund der starken Zuwanderung verstärkt oder zusätzlich eingeführt?
14. In welchem Umfang sind Kosten der Deutschen Bahn AG für Sicherheit direkt auf die starke Zuwanderung zurückzuführen?
15. Welche spezifischen Herausforderungen sieht die DB Sicherheit GmbH als Folge der Zuwanderung?

Die Fragen 12 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der bahnpolizeilichen Aufgaben obliegt der Bundespolizei auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes die Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, die den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen oder beim Betrieb der Bahn entstehen oder von den Bahnanlagen ausgehen.

Soweit der Verdacht eines Vergehens nach § 12 Absatz 2 des Strafgesetzbuches besteht, das auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes begangen wurde und gegen die Sicherheit eines Benutzers, der Anlagen oder des Betriebes der Bahn gerichtet ist oder das Vermögen der Bahn oder ihr anvertrautes Vermögen betrifft, nimmt die Bundespolizei die Aufgaben der polizeilichen Strafverfolgung wahr. Im Rahmen dieser gesetzlichen Aufträge werden die bundespolizeilichen Maßnahmen, einschließlich etwaiger Einsatzschwerpunkte, auf Grundlage einer polizeilichen Lagebewertung fortlaufend angepasst. Hierzu gehören nicht zuletzt aufgrund der polizeilichen Gesamtlage sowie des Stellenaufwuchses auch die Erhöhung der polizeilichen Präsenz sowie anlassbezogene Einzelmaßnahmen. Die Bundespolizei nimmt im Rahmen ihrer grenzpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung grenzpolizeiliche Kontrollen im grenzüberschreitenden Zugverkehr lageabhängig vor. Ferner nimmt die Bundespolizei lageabhängige Befragungen auf Grundlage des § 22 Absatz 1a des Bundespolizeizeigesetzes zur Verhinderung oder Unterbindung unerlaubter Einreise in das Bundesgebiet auf Grundlage von Lageerkenntnissen oder grenzpolizeilicher Erfahrung vor. Diese Maßnahmen können in Abhängigkeit der jeweiligen Lageentwicklung dynamisch und regional unterschiedlich ausgeprägt sein. Die DB AG erfasst keine personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit Zuwanderung. Daher können zu den in den fragegegenständlichen Aspekten keine weitergehenden Aussagen getroffen werden.

16. Gibt es spezielle Schulungsprogramme für das Personal der DB Sicherheit GmbH im Umgang mit den durch die starke Zuwanderung bedingten Herausforderungen?

Nein.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

17. Welche Auswirkungen hatte die Zuwanderung auf die Struktur der Sicherheitsorganisationen innerhalb der Deutschen Bahn AG?

Keine.

18. Gibt es Pläne zur weiteren Erhöhung der Anzahl der Sicherheitskräfte bei der Deutschen Bahn AG?

Für die DB Sicherheit GmbH ist auf Basis der aktuellen Planungen ein moderater Aufbau der eigenen Sicherheitskräfte vorgesehen. Die Personalplanung der DB Sicherheit GmbH erfolgt als konzerninterner Sicherheitsdienstleister bedarfsabhängig und orientiert sich an den von den Geschäftsfeldern des DB Konzerns angemeldeten Sicherheitsbedarfen.

19. Welche weiteren Schritte plant die Bundesregierung, um einen Anstieg der Sicherheitskosten der Deutschen Bahn AG im Kontext der Zuwanderung zu beschränken?

Die DB AG nimmt die gesamtgesellschaftlichen Probleme im Kontext zur Gewaltentwicklung, auch in Bezug auf ihre Mitarbeiter mit Kundenkontakt, wahr. Die Zusammenarbeit, u. a. mit dem Bundesministerium des Innern, der Bundespolizei und der DB AG wird weiter intensiviert.

