

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, Stefan Möller, Peter Bohnhof, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/4559 –**

Mögliche bundespolizeiliche Erkenntnisse zur Sicherheitslage von Lokführern im Schienengüterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Lokführer im Schienengüterverkehr arbeiten häufig allein, nachts und an abgelegenen Betriebsstellen. Sie übernehmen ihre Aufgaben außerhalb des öffentlichen Blickfelds, mit langen Standzeiten, Rangiertätigkeiten und Aufenthalt 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Grundlage der Antwort der Bundesregierung auf die vorliegenden Kleine Anfrage bilden die bei der Bundespolizei und dem Bundeskriminalamt bestehenden Informationen.

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?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den Sicherheitsbehörden liegen Informationen zu Übergriffen, Bedrohungen oder sonstigen sicherheitsrelevanten Vorfällen gegenüber Lokführern im Schienengüterverkehr vor. Diese Erkenntnisse werden insbesondere durch die Bundespolizei im Rahmen der bahnpolizeilichen Gefahrenabwehr auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes (§ 3 des Bundespolizeigesetzes (BPolG)) sowie der Strafverfolgung (§ 12 BPolG) gewonnen, in den polizeilichen Vorgangsbearbeitungssystemen dokumentiert, einer polizeilichen Bewertung unterzogen und bei Bedarf in den Informationsaustausch mit weiteren Sicherheitsbehörden sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen eingebracht. Im Rahmen der seit dem Jahr 2000 bestehenden Ordnungspartnerschaft zwischen der Deutschen Bahn AG und der Bundespolizei ist der Informationsaustausch mit der Deutschen Bahn AG regelmäßig und besonders intensiv.

Die Daten der Polizeilichen Eingangsstatistik der Bundespolizei generieren sich aus dem Vorgangsbearbeitungssystem der Bundespolizei anhand festgelegter Katalogwerte. Eine Ausweisung der Daten für Geschädigte einer Straftat ist nur nach dem Kriterium „Angehöriger eines Eisenbahnverkehrsunternehmens“ und nicht nach einzelnen Aufgabenbereichen, z. B. Lokführer im Schienengüterverkehr“ möglich. Die derartige Unterscheidung ist auch auf Grundlage der Polizeilichen Kriminalstatistik nicht möglich.

Das Bundeskriminalamt erstellt als Zentralstelle der deutschen Polizeien ein Gefährdungslagebild Bahn. Aufgrund dessen Bedeutung fließen herausragende Ereignisse aus vorangegangenen Jahren in die Bewertung ein, denen entweder eine politische Motivation zugrunde liegt oder die nach Beurteilung des Einzelfalls – beispielsweise hinsichtlich neuartiger Tatbegehungsweisen – ebenfalls Einfluss auf die Gefährdungslage aus den Phänomenbereichen der Politisch motivierten Kriminalität im Bahnbereich nehmen könnten.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgabenwahrnehmung führt die Bundespolizei fortlaufend eine Bewertung der polizeilichen Lage durch und passt ihre Maßnahmen auf etwaige Phänomene sowie Entwicklungen an.

Die Erstellung und Fortschreibung von Lage- und Auswerteprodukten erfolgen grundsätzlich auf Basis polizeifachlich definierter Bedarfe.

Das Gefährdungslagebild Bahn des Bundeskriminalamtes wird anlassbezogen aktualisiert. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

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?

Neben den allgemeinen Pflichten der Arbeitgeber aus den arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen heraus obliegt den Eisenbahnverkehrs- sowie -infrastrukturunternehmen die Verantwortung zum Schutz der Kritischen Infrastruktur Bahn. Diese beinhalten auch den Schutz der Mitarbeiter. Sofern zu den genannten Personengruppen gefährdungsrelevante Erkenntnisse vorliegen, werden die Sicherheitsbehörden im Rahmen der jeweiligen gesetzlichen Zuständigkeiten tätig.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

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?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundespolizei tauscht sich sowohl regional als auch überregional im Rahmen der Ordnungspartnerschaft mit der Deutschen Bahn AG sowie mit Vertretern weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen und Interessensverbänden, z. B. mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), regelmäßig sowie anlassbezogen und themenübergreifend aus. Neben dem Austausch von lagerrelevanten Erkenntnissen werden bei Bedarf auch etwaige Maßnahmen erörtert und abgestimmt.

10. Inwieweit unterscheidet die Bundesregierung bei ihrer sicherheitsbehördlichen Bewertung zwischen der Lage von Lokführern im Schienenpersonenverkehr und der von Lokführern im Schienengüterverkehr?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung hält die vorliegenden Erkenntnisstand für ausreichend. Darüber hinaus wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 sowie 8 und 9 verwiesen.