

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, Rainer Galla, 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, Udo Theodor Hemmelgarn und der Fraktion der AfD**

### **Staatliche Sicherheitsvorsorge für Zugpersonal im Schienenpersonenverkehr**

Die Bundesregierung hat in der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/1095 Zahlen zu polizeilich erfassten Übergriffen auf Beschäftigte der Deutschen Bahn vorgelegt. Diese Angaben zeigen, dass Gewaltvorfälle im Bahnbereich kein Randphänomen sind. Zugleich entsteht bei den Fragestellern der Eindruck, dass staatliches Handeln bislang vor allem auf die statistische Erfassung bereits geschehener Straftaten fokussiert ist.

Für eine wirksame präventive Sicherheitsvorsorge stellt sich ihnen jedoch die weitergehende Frage, ob und in welchem Umfang diese Erkenntnisse in staatliche Gefährdungsanalysen, sicherheitsbehördliche Lagebilder und koordinierte Schutzkonzepte für den Schienenpersonenverkehr einfließen. Anders als reine Kriminalstatistiken dienen solche Instrumente nicht der rückblickenden Beschreibung von Vorfällen, sondern der frühzeitigen Identifikation von Risiken und Eskalationslagen.

Der Schienenpersonenverkehr ist Teil der kritischen Infrastruktur und der öffentlichen Daseinsvorsorge. Vor diesem Hintergrund bleibt bislang unklar, welche Rolle staatliche Stellen bei der Bewertung sicherheitsrelevanter Gefährdungen für das Zugpersonal einnehmen, wie Bund und Länder hierbei zusammenwirken und wie staatliche Sicherheitsvorsorge zur betrieblichen Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgegrenzt wird.

Mit der vorliegenden Kleinen Anfrage soll daher offengelegt werden, über welchen sicherheitsrelevanten Erkenntnisstand der Bund verfügt, welche Koordinationsstrukturen bestehen und welchen Stellenwert die präventive Sicherheitsvorsorge für das Zugpersonal im Schienenpersonenverkehr im Handeln der Bundesregierung tatsächlich einnimmt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Stützt sich die Bundesregierung bei der Bewertung von Gefährdungen für das Zugpersonal im Schienenpersonenverkehr ausschließlich auf polizeilich erfasste Straftaten oder liegen ihr darüber hinausgehende staatliche Gefährdungsanalysen oder sicherheitsrelevante Lageeinschätzungen vor?
  - a) Wenn der Bundesregierung solche weitergehenden Analysen oder Lageeinschätzungen vorliegen, welche staatlichen Stellen sind hierfür verantwortlich, und in welchen zeitlichen Abständen werden diese aktualisiert?
  - b) Wenn nein, aus welchen Gründen wurden bislang keine über die Polizeistatistik hinausgehenden staatlichen Gefährdungsanalysen für den Schienenpersonenverkehr erstellt?
2. Werden bei der Bewertung sicherheitsrelevanter Risiken im Schienenpersonenverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung auch Erkenntnisse aus dem Bereich der kritischen Infrastruktur einbezogen?
  - a) Wenn ja, in welcher Form?
  - b) Wenn nein, aus welchem Grund erfolgt dies nicht?
3. Sieht die Bundesregierung im Schienenpersonenverkehr als Teil der kritischen Infrastruktur eine staatliche Mitverantwortung für präventive Sicherheitsvorsorge über die reine Strafverfolgung hinaus?
  - a) Wenn ja, worin sieht sie diese konkret?
  - b) Wenn die Bundesregierung eine solche Mitverantwortung bejaht, welche präventiven Instrumente oder Strukturen bestehen derzeit, und wie werden diese in der Praxis angewendet?
  - c) Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung diese Einschätzung vor dem Hintergrund der Einordnung des Schienenpersonenverkehrs als kritische Infrastruktur?
4. Werden staatliche sicherheitsbehördliche Erkenntnisse für präventive Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr genutzt?
  - a) Wenn ja, in welcher Form?
  - b) Wenn nein, aus welchen Gründen erfolgt dies nicht?
5. Bestehen zwischen Bund und Ländern nach Kenntnis der Bundesregierung abgestimmte Verfahren zur sicherheitsrelevanten Bewertung von Gefährdungslagen im Schienenpersonenverkehr?
  - a) Wenn ja, wie sind diese ausgestaltet?
  - b) Wenn solche abgestimmten Verfahren nicht bestehen, sieht die Bundesregierung hierin einen Handlungsbedarf, und wenn nein, warum nicht?
6. Findet nach Kenntnis der Bundesregierung ein strukturierter Austausch zwischen staatlichen Stellen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sicherheitsrelevanten Erkenntnissen statt, der über die allgemeine Informationsweitergabe hinausgeht?
  - a) Wenn ja, in welcher Form (z. B. regelmäßig, anlassbezogen, formalisiert), und zu welchem Zweck (z. B. Lageeinschätzung, Prävention, Krisenreaktion)?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

7. Wie grenzt die Bundesregierung die Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Schutz ihres Personals von der staatlichen Verantwortung für Sicherheitsvorsorge im Schienenpersonenverkehr ab?
8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht über dieselben sicherheitsbehördlichen Erkenntnismöglichkeiten verfügen wie staatliche Stellen?
  - a) Wenn ja, welche Folgerungen zieht sie daraus?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
  - c) Wenn die Bundesregierung diese Auffassung nicht teilt, auf welche Weise stellt sie sicher, dass sicherheitsrelevante Erkenntnisse dennoch vollständig in betriebliche Schutzkonzepte einfließen können?
9. Werden bestehende Maßnahmen zum Schutz von Zugpersonal im Schienenpersonenverkehr auf staatlicher Ebene nach Kenntnis der Bundesregierung evaluiert?
  - a) Wenn ja, in welchen Abständen, und mit welchen Zielsetzungen?
  - b) Wenn nein, aus welchen Gründen wurde hiervon abgesehen?
10. Plant die Bundesregierung, den staatlichen Erkenntnisstand oder bestehende Koordinationsstrukturen im Bereich der präventiven Sicherheitsvorsorge für den Schienenpersonenverkehr weiterzuentwickeln?
  - a) Wenn ja, in welcher Form?
  - b) Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 29. April 2026

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

