

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, Rainer Galla, Stefan Möller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/5838 –**

Staatliche Sicherheitsvorsorge für Zugpersonal im Schienenpersonenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

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.

Die Bundespolizei bewertet im Rahmen der eigenen Aufgabenwahrnehmung ebenfalls fortlaufend die Lage auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Neben den eigenen polizeilichen Erkenntnissen bezieht sie hierzu im Rahmen des behördenübergreifenden Austausches auch Erkenntnisse und Bewertungen des Bundeskriminalamtes (BKA) und weiterer Sicherheitsbehörden ein.

Des Weiteren wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 183 des Abgeordneten Lars Haise auf Bundestagsdrucksache 21/4657 verwiesen.

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?

Die Fragen 2 bis 2b werden gemeinsam beantwortet.

Der Schienenverkehr stellt eine bedeutende Branche des Sektors „Transport und Verkehr“ im Bereich der Kritischen Infrastruktur (KRITIS) dar. Insofern werden grundsätzlich alle relevanten Sachverhalte und Erkenntnisse, die einen Bezug zur KRITIS aufweisen, im Rahmen der Gefährdungsbewertung des Bundeskriminalamtes berücksichtigt.

Im Rahmen ihrer bahnpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung trifft die Bundespolizei ihre Maßnahmen auf Grundlage einer polizeilichen Beurteilung der Lage. In diesen Bewertungsprozess fließen ebenfalls alle aus polizeilicher Sicht relevanten Erkenntnisse ein.

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?

Die Fragen 3 bis 3c werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem KRITIS-Dachgesetz (KRITISDachG), welches am 17. März 2026 in Kraft getreten ist, wird die Richtlinie (EU) 2022/2557 über die Resilienz kritischer Einrichtungen umgesetzt und es werden erstmalig sektorübergreifende Regelungen zum physischen Schutz von kritischen Infrastrukturen, unter anderem auch im Sektor Transport und Verkehr, geschaffen.

Die Verordnung zur Bestimmung kritischer Anlagen gemäß § 4 Absatz 3 und § 5 Absatz 1 KRITISDachG wird den konkreten Anwendungsbereich noch festlegen und wird derzeit abgestimmt.

Sofern Betreiber kritischer Anlagen im Bereich des Eisenbahnverkehrs erfasst sind, müssen diese betreiberseitige Risikobewertungen und Risikoanalysen durchführen und auf deren Grundlage geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen ergreifen und diese in einem Resilienzplan darstellen. Weiterhin müssen die Betreiber Vorfälle dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe melden.

Auf staatlicher Seite werden sektorübergreifende Mindestanforderungen in einer Rechtsverordnung festgelegt und Nationale Risikoanalysen und Risikobewertungen durchgeführt.

Das „Gefährdungslagebild Bahn“ des Bundeskriminalamtes wird auf Behördenebene bundesweit gesteuert. Ergänzend erstellt das BKA eine Wirtschaftsversion dieses Gefährdungslagebildes, das den relevanten Wirtschaftsverbänden und Institutionen zur Verfügung gestellt wird. Anlassbezogen veröffentlicht das Bundeskriminalamt sogenannte Sensibilisierungsschreiben an die Wirtschaft. Mit diesen Maßnahmen leistet es einen wesentlichen Beitrag zur präventiven Sicherheitsvorsorge.

Im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeit nach § 3 des Bundespolizeigesetzes hat die Bundespolizei die Aufgabe, auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes eine im Einzelfall bestehende Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, die den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen. Den Grundschutz der Bahnanlagen gewährleistet die Bundespolizei rund um die Uhr mit ihren operativen Kräften der Bundespolizeiinspektionen und der Bundespolizeireviere im Wege der integrativen Aufgabenwahrnehmung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Schutzmaßnahmen für Kritische Infrastrukturen zuvörderst deren Betreibern obliegen. Die Bundespolizei stimmt ihre Maßnahmen daher insbesondere im Rahmen der bestehenden Ordnungspartnerschaft mit der Deutschen Bahn AG als Infrastrukturbetreiber ab.

Die Bundesregierung misst der Sicherheit im Schienenpersonenverkehr als Teil der Kritischen Infrastrukturen hohe Bedeutung bei. In diesem Zusammenhang wird in enger Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie weiteren zuständigen Akteuren kontinuierlich an der Fortentwicklung präventiver Maßnahmen gearbeitet.

Ein Beispiel hierfür ist der „Aktionsplan für mehr Sicherheit auf der Schiene“, der verschiedene Ansätze und Maßnahmen bündelt. Dazu gehören unter anderem der verstärkte Einsatz von Sicherheits- und Servicepersonal, die Nutzung technischer Maßnahmen wie Videoüberwachung und Notfallsysteme sowie ein verbesserter Informationsaustausch zwischen den beteiligten Stellen. Ziel ist es, Sicherheitsrisiken frühzeitig zu erkennen und geeignete Vorkehrungen zu treffen, um den Schutz der Fahrgäste und des Personals insgesamt zu stärken.

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?

Die Fragen 4 bis 4b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG fließen Erkenntnisse auch in Grundlagen für die Sicherheitsanforderungen (bezogen auf die Fahrgastsicherheit) ein. Dies betrifft beispielsweise die Gestaltung der Innenräume von Fahrzeugen und die Ausstattung mit Videotechnik.

Darüber hinaus wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

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?

Die Fragen 5 bis 5b werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundeskriminalamt nimmt bezüglich der Bearbeitung von Gefährdungssachverhalten bundesweit eine zentrale Stellung ein. Dabei stellt das BKA den Polizeien von Bund und Ländern bewertete Informationen zur Verfügung, sodass diese in die Lage versetzt werden, nach eigener Zuständigkeit Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen. Diese bundesweit abgestimmte Verfahrensweise wird auch anlassbezogen und bei Vorliegen einer bundesweiten Relevanz bei Gefährdungssachverhalten im Zusammenhang mit dem Bahnverkehr angewendet.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundeskriminalamt steht anlassbezogen mit der Deutschen Bahn AG und den zuständigen Verbänden der Verkehrsbetriebe in Verbindung. Ergänzend wird in diesem Zusammenhang auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Die erstmalig im Jahr 2000 unterzeichnete und regelmäßig fortgeschriebene Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium des Innern und der Deutschen Bahn AG über die Zusammenarbeit der Bundespolizei und der Deutschen Bahn AG im Rahmen einer Ordnungspartnerschaft bildet die Grundlage für einen strukturierten Austausch zwischen den Ordnungspartnern. Die Ausgestaltung auf zentraler Ebene ist geprägt von einem engen und regelmäßigen Zusammen-

wirken in einem Lenkungskreis (Koordinierungsgruppe) und den verschiedenen themenbezogenen nachgeordneten Arbeitsgruppen.

Im Rahmen dieser Zusammenarbeit bewerten Deutsche Bahn AG und Bundespolizei kontinuierlich gemeinsam auch die Sicherheits- und Ereignislage im In- und Ausland und stimmen Strategie und Konzepte gemeinsam ab. Gemeinsames Ziel der Deutschen Bahn AG und der Bundespolizei ist es, die betroffenen DB-Bereiche sowie Kunden, Mitarbeiter und Besucher vor Straftaten und Gefahren zu schützen. Die Fortschreibung der Sicherheitskonzepte erfolgt auf Grundlage eines regelmäßigen Austausches zur Lage.

Auf regionaler/örtlicher Ebene tauschen sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die -infrastrukturunternehmen regelmäßig mit den Sicherheitsbehörden in landesspezifischen bzw. lokalen Sicherheitsrunden aus.

Darüber hinaus nehmen Vertreter der Bundespolizei sowie der betroffenen Bundesressorts an den regelmäßigen Besprechungen des Unterausschusses „Sicherheit“ des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen teil. In diesem Gremium werden bei Bedarf ebenfalls sicherheitsrelevante Themen erörtert.

Eine besondere Bedeutung kommt auch den für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr verantwortlichen Aufgabenträgern zu. Sie definieren im Rahmen der Bestellung von Verkehrsleistungen auch die Standards für die Sicherheit in Nahverkehrszügen. Beispiele dafür sind die Ausstattung mit Videokameras oder mit Personal.

Die Inhalte der Zusammenarbeit umfassen grundsätzlich alle sicherheitsrelevanten Themenfelder, also auch Lageeinschätzung, Prävention und Krisenreaktion.

7. Wie grenzt die Bundesregierung die Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Schutz ihres Personals von der staatlichen Verantwortung für Sicherheitsvorsorge im Schienenpersonenverkehr ab?

Die Abgrenzung erfolgt auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen und gesetzlich festgelegten Zuständigkeiten. 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.

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?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung sowie ihre Sicherheitsbehörden bewerten die vorliegenden Erkenntnisse fortlaufend auf Relevanz für die jeweiligen Bedarfsträger und tauschen diese im Rahmen des geltenden Rechtsrahmens und unter Berücksich-

tigung der formellen Voraussetzungen (u. a. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz [Verschlusssachenanweisung – VSA]) aus. Durch dieses etablierte Verfahren ist nach Einschätzung der Bundesregierung eine ausreichende Information des Eisenbahnverkehrsunternehmens sichergestellt.

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?

Die Fragen 9 bis 10b werden gemeinsam beantwortet.

Die Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz der KRITIS Bahn sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen und in Zügen werden fortlaufend evaluiert und weiterentwickelt. Die Fortentwicklung erfolgt dabei gemeinsam und sowohl bedarfs- als auch themenorientiert. Gleiches gilt auch für die teilweise seit Jahren bereits bestehenden Strukturen, wie zum Beispiel der Ordnungspartnerschaft.

So werden im Kontext der geopolitischen Lage sowie von Angriffen auf die KRITIS Bahn von der Deutschen Bahn AG unter Einbindung des Bundesministeriums für Verkehr, des Bundesministeriums des Innern und der Bundespolizei die bisherigen Maßnahmen zum Schutz der Kritischen Schieneninfrastruktur weiterentwickelt.

Ein weiteres Beispiel für die Anpassung der bestehenden Strukturen ist der im Februar 2026 durchgeführte Sicherheitsgipfel Bahn. Der hierbei insbesondere von Deutscher Bahn AG, der Bundespolizei sowie dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium des Innern entwickelte Aktionsplan enthält Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auch des im Schienennahverkehrs eingesetzten Personal.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.