

Antrag

der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Entwicklung der Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr in Baden-Württemberg in 2024 und 2025

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie viele Strafdelikte im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg in Ergänzung zu den Zahlen aus der Drucksache 17/4674 aus dem Jahr 2023 und den Zahlen aus der Drucksache 17/6748 aus dem Jahr 2024 im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg registriert wurden und wie sie diese im Vergleich bewertet (bitte aufgeschlüsselt nach Art der Straftat);
2. wie viel Sicherheitspersonal regulär in den Zügen des Nahverkehrs in Baden-Württemberg derzeit auf welchen Verbindungen eingesetzt wird und wie sich diese Zahlen im Jahr 2025 entwickelt haben;
3. wie viel Sicherheitspersonal an speziellen Eventtagen zusätzlich eingesetzt wird und wie sich dies in den letzten fünf Jahren entwickelt hat;
4. welche zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Vorbeugung von Übergriffen auf Fahrgäste sowie das Fahr- und Begleitpersonal im ÖPNV und SPNV ergriffen werden;
5. welche Kosten nach ihrer Kenntnis den Eisenbahn- und Busunternehmen entstehen, die Wiederherstellung und die Reinigung von Fahrzeuginventar an Eventtagen zu organisieren und wie sich diese Kosten in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;

6. ob nach ihrer Kenntnis das Fahr- und Begleitpersonal noch immer regelmäßige Schulungen und Workshop-Angebote erhält, um die Sicherheit für sich und die Fahrgäste zu gewährleisten und ob diese Angebote in Zukunft weiter ausgebaut werden sollen;
7. ob sie es in Erwägung zieht, für besondere Anlässe, wie beispielsweise den Cannstatter Wasen oder Fußballspiele in der Region, spezielle Fahrzeuge einzusetzen, damit die Kosten für Schadeninstandsetzung, Reinigung und Instandhaltung niedrig gehalten werden können;
8. welche Erfahrungen sie bei Großveranstaltungen wie dem jüngsten Fußballspiel des VfB Stuttgart gegen Feyenoord Rotterdam hinsichtlich der Instandhaltung, Reinigung und Beschädigung von Bussen und Bahnen gemacht hat und ob daraus Maßnahmen zur Kostenreduktion abgeleitet werden können;
9. inwiefern die von der Landesregierung in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit (z. B. mehr Sicherheitspersonal, Videoüberwachung, Schulungen) bereits zu messbaren Verbesserungen geführt haben;
10. welche Erkenntnisse sie seit Einführung des seit Juli 2025 geltenden Waffenverbots im ÖPNV und SPNV über mögliche Verstöße gegen dieses Verbot hat, wie viele Verstöße bislang registriert wurden (aufgeschlüsselt nach Art des Verstößes, eingesetzten öffentlichen Verkehrsmittel und Monat) und inwiefern diese Verstöße geahndet wurden.

21.11.2025

Gericke, Joukov, Achterberg, Braun, Hentschel,
Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg haben hohe Sicherheitsstandards in Bussen und Bahnen und somit strenge Vorschriften für den Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln. Es gibt Sicherheitsmaßnahmen wie eine moderne Signaltechnik sowie ein Sicherheitsmanagement, um Störfälle zu vermeiden und im Notfall schnell und effektiv reagieren zu können.

In der örtlichen Presse oder in anderen Medien wird jedoch immer wieder von Belästigung oder Übergriffen auf Passagiere und Personal im öffentlichen Verkehr berichtet. Dieser Antrag soll in der Reihe der Drucksachen 16/2302, 16/3523, 16/5901, 17/2559, 17/4674 und 17/6748 aufzeigen, wie sich die Lage im Land entwickelt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2025 Nr. VM3-0141.5-34/104/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie viele Strafdelikte im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg in Ergänzung zu den Zahlen aus der Drucksache 17/4674 aus dem Jahr 2023 und den Zahlen aus der Drucksache 17/6748 aus dem Jahr 2024 im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg registriert wurden und wie sie diese im Vergleich bewertet (bitte aufgeschlüsselt nach Art der Straftat);

Zu 1.:

Die statistische Erfassung von Straftaten erfolgt bei der Polizei Baden-Württemberg anhand der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS). Bei der PKS handelt es sich um eine sogenannte reine Ausgangsstatistik, in der strafrechtlich relevante Sachverhalte nach der polizeilichen Sachbearbeitung vor Abgabe an die Strafverfolgungsbehörden erfasst werden. Die PKS ist als Jahresstatistik konzipiert. Die Fallfassung erfolgt nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für die Führung der Polizeilichen Kriminalstatistik“. Straftaten im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden in der PKS nicht gesondert ausgewiesen. Für eine valide Darstellung im Sinne der Fragestellung wird nachfolgend die Anzahl von Straftaten im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV¹⁾) dargestellt, worunter unter anderem Tatörtlichkeiten wie Bahnhof, Eisenbahn, Bahnanlage und U-Bahn (Zug) zusammengefasst sind.

Die PKS Baden-Württemberg weist für das Jahr 2024 die nachfolgende Anzahl an Straftaten sowie Aggressionsdelikten² und Bedrohungen im ÖPV aus:

Anzahl der Straftaten im ÖPV in Baden-Württemberg	2020	2021	2022	2023	2024
Straftaten gesamt	57.930	53.687	64.439	83.597	86.015
- darunter Aggressionsdelikte	4.502	3.830	5.035	5.404	5.815
- hierrunter vorsätzliche (leichte) Körperverletzung	2.797	2.335	3.133	3.355	3.612
- darunter Bedrohung	480	525	819	853	1.020

Die Gesamtstraftaten im ÖPV steigen im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 leicht um 2,9 Prozent auf 86 015 Fälle an. Damit liegt die Anzahl der Fälle im Jahr 2024 leicht über dem letztmaligen Höchstwert aus dem Jahr 2015 mit seinerzeit 83 894 Fällen. Damit werden im Jahr 2024 fast ein Drittel der Straftaten im öffentlichen Raum im ÖPV registriert.

Der Anstieg ist maßgeblich auf Anstiege im Bereich des Ladendiebstahls zurückzuführen. So steigt die Anzahl der Fälle in diesem Bereich im Jahr 2024 um

1) Dies umfasst in der PKS Vorgänge der Bundespolizei oder der Landespolizei u. a. mit folgenden Tatörtlichkeiten im öffentlichen Raum: Bahn-Anlage, Bahnhof, Bahnkörper (Gleiskörper), Bahnsteig, Eisenbahn (Zug), Fahrscheinautomat, Haltestelle, Omnibus (Bus), S-Bahn (Zug), sonstige Verkehrsanlage (Schiene), Straßenbahn (Fahrzeug), Straßenbahnanlage, Straßenbahngleisanlage, Straßenbahnhaltestelle, U-Bahn (Zug), U-Bahn-Anlage.

2) PKS-Summenschlüssel umfasst grundsätzlich: Gewaltkriminalität (Mord, Totschlag und Tötung auf Verlangen, Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschließlich mit Todesfolge, Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, Körperverletzung mit Todesfolge, gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien, erpresserischer Menschenraub, Geiselnahme, Angriff auf den Luft- und Seeverkehr), vorsätzliche leichte bzw. einfache Körperverletzung sowie ab dem Jahr 2018 den tätlichen Angriff.

71,8 Prozent auf 1 029 Fälle (2023: 599 Fälle) an. Aggressionsdelikte im ÖPV steigen im Jahr 2024 um 7,6 Prozent auf 5 815 Fälle (2023: 5 404 Fälle) an. Der größte Anteil innerhalb der Aggressionsdelikte im ÖPV entfällt auf vorsätzliche, leichte Körperverletzungen (3 612 Fälle), welche im Vergleich zum Vorjahr 2023 (3 355 Fälle) um 7,7 Prozent ansteigen. Die Anzahl erfasster Bedrohungen im ÖPV nimmt im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 19,6 Prozent auf 1 020 Fälle (2023: 853 Fälle) zu.

Die Aufklärungsquote bei den Gesamtstraftaten im ÖPV stagniert auf dem hohen Niveau des Vorjahres 2023 bei 75,8 Prozent im Jahr 2024. Damit werden mehr als drei von vier Straftaten im ÖPV aufgeklärt.

Darüber hinaus wurde für das Jahr 2024 die nachfolgende Anzahl an Opfern von Aggressionsdelikten und Bedrohungen im ÖPV, darunter differenziert nach Opfern mit den opferspezifischen Merkmalen der Opfertypen „Fahrgast“ und „Fahrdienstpersonal“, erfasst. Gemäß den bundeseinheitlichen PKS-Richtlinien erfolgt die Erfassung der opferspezifischen Merkmale unter der Bedingung, dass die Tatmotivation in den personen-, berufs- bzw. verhaltensbezogenen Merkmalen des Opfers begründet ist oder in sachlichem Zusammenhang dazu steht. Opfer werden ausschließlich zu sogenannten Opferdelikten erfasst. Zu diesen zählen vor allem Straftaten gegen das Leben, die körperliche Unversehrtheit, Freiheit und die sexuelle Selbstbestimmung. Opfer unterliegen in der PKS keiner sogenannten Echtzählung, sodass Personen mehrfach als Opfer erfasst werden, wenn sie innerhalb eines Berichtsjahres mehrfach Opfer von strafbaren Handlungen geworden sind. Die Anzahl der Personen, die Opfer einer Straftat wurden, kann höher liegen als die Anzahl der Straftaten, da zu einem Fall auch mehrere Opfer erfasst sein können.

Anzahl der Opfer im ÖPV in Baden-Württemberg	2020	2021	2022	2023	2024
Aggressionsdelikte					
Opfer insgesamt	5.583	4.630	5.888	6.267	6.907
- darunter Fahrdienstpersonal	171	171	164	166	179
- darunter Fahrgast	251	197	299	305	335
- darunter vorsätzlich (leichte) Körperverletzung					
Opfer insgesamt	3.074	2.508	3.322	3.561	3.881
- darunter Fahrdienstpersonal	107	73	86	88	85
- darunter Fahrgast	177	129	217	202	239
Bedrohung					
Opfer insgesamt	646	680	1.015	1.025	1.272
- darunter Fahrdienstpersonal	23	32	60	42	40
- darunter Fahrgast	28	22	52	35	50

Die Anzahl der Opfer von Aggressionsdelikten im ÖPV steigt im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 10,2 Prozent auf 6 907 Opfer (2023: 6 267 Opfer) an. Die Anzahl der Opfer von Aggressionsdelikten mit dem Opfertypen „Fahrdienstpersonal“ (179 Opfer), sowie darunter von vorsätzlichen leichten Körperverletzungen (85 Opfer) bewegt sich etwa auf Vorjahresniveau. Die Anzahl erfasster Opfer von Bedrohungen mit dem Opfertypen „Fahrdienstpersonal“ stagniert im Vergleich zum Vorjahr auf niedrigem Niveau.

Die Anzahl der Opfer von Aggressionsdelikten im ÖPV mit dem Opfertypen „Fahrgast“ steigt im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 30 Opfer auf 335 erfasste Opfer. Bei vorsätzlichen leichten Körperverletzungen im ÖPV ist ebenfalls ein Anstieg um 37 Opfer auf 239 erfasste Opfer im Jahr 2024 zu konstatieren. Die Anzahl der Opfer von Bedrohungen im ÖPV des Opfertyps „Fahrgast“ steigt um 15 auf 50 erfasste Opfer an. Damit bewegt sich die Anzahl auf dem Niveau des Jahres 2022.

Unterjährige Auswertungszeiträume unterliegen erheblichen Verzerrungsfaktoren, beispielsweise bezogen auf die Dauer der Ermittlungsverfahren oder den Zeitpunkt der statistischen Fallerfassung und sind demnach wenig belastbar bzw. aus-

sagekräftig. Für das aktuelle Jahr 2025 sind daher lediglich Trendaussagen möglich.

In Bezug auf die Straftaten gesamt im ÖPV zeichnen sich sowohl für die Fall- als auch für die Opferzahlen Rückgänge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ab.

2.wie viel Sicherheitspersonal regulär in den Zügen des Nahverkehrs in Baden-Württemberg derzeit auf welchen Verbindungen eingesetzt wird und wie sich diese Zahlen im Jahr 2025 entwickelt haben;

Zu 2.:

In jedem Verkehrsvertrag, welcher Grundlage für die Leistungserbringung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist, werden genaue Vorgaben gemacht, wie Sicherheitspersonal eingesetzt werden muss. Sicherheitspersonale werden grundsätzlich nur zu zweit („Doppelstreife“) eingesetzt. Folgende Mindeststundenkontingente wurden in den jeweiligen Verkehrsverträgen festgelegt. In Ausnahmefällen sind in den Verträgen statt fester Stundensätze Quoten pro Zugkilometer oder feste Zugkilometersätze vorgegeben:

Verkehrsvertrag	Kontingent
Netz 1 Los 1 (bis 07/2025)	2.200 h/a in Doppelstreife
Netz 1 Los 2	1.200 h/a in Doppelstreife
Netz 1 Los 3	1.000 h/a in Doppelstreife
Netz 2	1.250 h/a in Doppelstreife, davon mind. 250 h/a für Großveranstaltungen
Netz 3a	750 h/a in Doppelstreife, davon mind. 150 h/a für Großveranstaltungen
Netz 3b	800 h/a in Doppelstreife
Netz 4 Los 1	1.500 h/a in Doppelstreife, davon mind. 300 h/a für Großveranstaltungen
Netz 4 Los 2	1.250 h/a in Doppelstreife, davon mind. 250 h/a für Großveranstaltungen
Netz 5	40 h/a in Doppelstreife je angefangene 100.000 Zug-km
Netz 6a	125.000 Zug-km p. a. müssen in Doppelstreife begleitet werden
Netz 7c	750 h/a in Doppelstreife
Netz 8	1.000 h/a in Doppelstreife
Netz 9a	1.500 h/a in Doppelstreife
Netz 9b	800 h/a in Doppelstreife
Netz 11	500 h/a in Doppelstreife
Netz 12	600 h/a in Doppelstreife
Netz 14 Los 1	3.000 Zug-km p. a. müssen in Doppelstreife begleitet werden
Netz 14 Los 2	100 h/a in Doppelstreife
Netz 16a	800 h/a in Doppelstreife
Netz 16b	500 h/a in Doppelstreife
Netz 16c	400 h/a in Doppelstreife

Verkehrsvertrag	Kontingent
Netz 16d	100 h/a in Doppelstreife
Netz 18	1.200 h/a in Doppelstreife
Netz 19	200 h/a in Doppelstreife
Netz 35 Los 3 (ab 08/2025)	5.200h/a in Doppelstreife
Netz 47	160 h/a in Doppelstreife je angefangene 100.000 Zug-km
Netz 48 Los 1	2.200 h/a in Doppelstreife
Netz 48 Los 2	800 h/a in Doppelstreife
Netz 54	1.750 h/a in Doppelstreife
Netz 59	1.200 h/a in Doppelstreife

In einigen Verkehrsverträgen wurde zwischen EVU und dem Land Baden-Württemberg zusätzlich eine Erhöhung der Kontingente abgestimmt, beispielsweise im Netz 1 Los 1. Die tatsächlichen Kontingente können daher größer sein als in der Liste angegeben. Es steht den EVU frei, über die Kontingente hinaus mit eigenen Mitteln weitere Sicherheitsleistungen bereitzustellen.

3. wie viel Sicherheitspersonal an speziellen Eventtagen zusätzlich eingesetzt wird und wie sich dies in den letzten fünf Jahren entwickelt hat;

Zu 3.:

Nur in wenigen Verkehrsverträgen ist eine konkrete Quote für Großveranstaltungen vorgegeben. In den meisten Fällen sind bilaterale Abstimmungen zwischen Aufgabenträger und EVU zur Begleitung besonders gefährdeter Züge in den Abend- und Nachtstunden und an Wochenenden vorgesehen. Bei Großveranstaltungen obliegt die Verteilung des Sicherheitspersonals dem EVU und wird mit dem Aufgabenträger abgestimmt.

Das Zusatzkontingent wird vorwiegend für die Bestreifung rund um die Großereignisse Cannstatter Wasen und Cannstatter Frühlingsfest sowie andere Großereignisse und anlassbezogene Sondereinsätze oder Schwerpunktkontrollen eingesetzt. Beispielsweise konnte von DB Regio Stuttgart zum Cannstatter Wasen 2025 an 15 Tagen zusätzliches Sicherheitspersonal vor allem in den Abend- und Nachtstunden und am Wochenende eingesetzt werden. Dies hat sich positiv auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und die Fallzahlen von Straftaten ausgewirkt. Auch mit Arverio Baden-Württemberg (ABW) wurde eine Ergänzungsvereinbarung zur Anpassung des Kontingents für Sicherheitspersonale abgeschlossen. Während des Cannstatter Wasen und Frühlingsfests erhöht ABW hier gezielt das Kontingent des Sicherheitspersonals um 150 Prozent und verstärkt insbesondere in den Abendstunden und an den Wochenenden die Begleitung der Züge. Seit der Einführung dieser Maßnahme im Jahr 2022 hat sich die Sicherheit in den Zügen von ABW positiv entwickelt.

4. welche zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Vorbeugung von Übergriffen auf Fahrgäste sowie das Fahr- und Begleitpersonal im ÖPNV und SPNV ergriffen werden;

Zu 4.:

Alle EVU bestätigen dem Land, dass die Anwesenheit von Sicherheitspersonal in den Zügen und an den Haltestellen den Fahrgästen ein gutes Gefühl der Sicherheit vermitteln würde. Eine regelmäßige Bestreifung der Züge führe zu einem erkennbaren Rückgang an Vorfällen sowie zu einem gesteigerten Sicherheitsempfinden beim Zugpersonal und Fahrgästen. Die Durchführung von sogenannten „Schwerpunkttagen“, sprich einer Bestreifung insbesondere im Berufsverkehr und den frühen Abendstunden, unterstütze den Rückgang von Vorfällen wie zum Beispiel Beleidigung, Bedrohung, tätliche Übergriffe oder Belästigungen. Es wird daher versucht, ausgewählte Schwerpunkttage in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen stattfinden zu lassen. Zudem ist die vermehrte Bestreifung an Sonn- und Feiertagen, die in der Vergangenheit wegen der deutlich höheren Kosten aufgrund von Zuschlägen geringer ausfiel oder gegebenenfalls zu Lasten von Bestreifungen an Werktagen stattfand, zu befürworten. Die Verkehrsunternehmen, die ihr Begleitpersonal mit Bodycams ausstatten, sind der Ansicht, dass sich durch das Tragen dieser Kameras Übergriffe reduzieren ließen.

DB Regio BW und DB Regio Mitte haben nach eigener Aussage das System „PrioRuf“ eingeführt. Hierbei handelt es sich um ein mobiles Notrufgerät, das Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter mit sich führen. Im Notfall kann damit auf Knopfdruck Hilfe über die Leitstelle angefordert werden. Das eingesetzte Personal ist mit diesem Gerät ausgestattet. Außerdem wurde die Präsenz der Sicherheitspersonale in den Abend- und Nachtstunden erhöht. In den Freiburger Netzen Rheintal und Breisgau Ost-West wurde ein eigenes, besonders geschultes und ausgestattetes Sicherheitsteam etabliert. Dieses Team kann schnell und in größerer Anzahl eingesetzt werden, um eine sichtbare Außenwirkung zu erzielen und auf Sicherheitsbedrohungen gezielt zu reagieren.

Für das kommende Jahr 2026 sind weitere personelle Aufstockungen sowie gezielte Schwerpunktaktionen u. a. bei Großveranstaltungen geplant. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 ist im Netz Rheintal eine signifikante Erhöhung der Einsatzstunden von Sicherheits- und Ordnungsdiensten um über 500 Prozent vorgesehen. In den Losen des E-Netz Stuttgart-Bodensee, die bis Dezember 2026 in Betrieb gehen werden, wurden ebenfalls höhere Kontingente als in den Bestandsverträgen vorgesehen.

5. welche Kosten nach ihrer Kenntnis den Eisenbahn- und Busunternehmen entstehen, die Wiederherstellung und die Reinigung von Fahrzeuginventar an Eventtagen zu organisieren und wie sich diese Kosten in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;

Zu 5.:

Dem Land sind diese Kosten nicht bekannt, da für die gegebenenfalls erforderlichen Reinigungs- oder Reparaturtätigkeiten die zuständigen Verkehrsunternehmen das Risiko tragen. Die Verkehrsunternehmen und eingesetzten Sicherheitspersonale beanstanden vermehrt sinkenden Respekt der beförderten Personen gegenüber fremdem Eigentum.

6. ob nach ihrer Kenntnis das Fahr- und Begleitpersonal noch immer regelmäßige Schulungen und Workshop-Angebote erhält, um die Sicherheit für sich und die Fahrgäste zu gewährleisten und ob diese Angebote in Zukunft weiter ausgebaut werden sollen;

Zu 6.:

Abgesehen von einzelnen sehr alten Verträgen verpflichtet das Land in jedem Verkehrsvertrag die jeweiligen EVU dazu, das Zugbegleit- und Prüfpersonal min-

destens alle zwei Jahre im Umgang mit Konflikt- und Gewaltsituationen zu schulen.

Bei ABW führen die Führungskräfte nach eigenen Angaben zusätzlich mindestens zweimal im Jahr Fortbildungsmaßnahmen in Form von „Qualitätschecks“ durch. Dabei begleiten sie Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer während ihrer Schichten und geben Empfehlungen zu verschiedenen Kriterien wie z. B. Tarifikunde und dem Umgang mit störungsauffälligen Fahrgästen. Bei Bedarf wird auch ein zusätzliches vierstufiges Deeskalationstraining angeboten.

Die Westfrankenbahn hat nach eigener Aussage ihre Schulungs- und Fortbildungsmaßnahmen zum deeskalierenden Verhalten sowie zur Selbstverteidigung intensiviert und zudem das Personal vermehrt mit BodyCams ausgestattet. Nach einer Steigerung der Anzahl der Übergriffe auf die Zugbegleitpersonale von 2019 bis 2022 um 29 Prozent konnte durch die eingeführten Maßnahmen die Anzahl der Übergriffe um 63 Prozent reduziert werden.

Nach Aussage der AVG wurden im laufenden Jahr zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt, darunter erweiterte Selbstverteidigungs- und Deeskalationstrainings sowie Schulungen durch die Polizei. Diese Angebote werden im kommenden Jahr fortgeführt und weiterentwickelt. Das Zugbegleitpersonal der AVG erhält alle acht Wochen Schulungen und Workshops zum Thema Sicherheit. Die Programme werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst, um eine hohe Sicherheitskompetenz sicherzustellen.

Das Fahr- und Begleitpersonal von DB Regio erhält regelmäßige Schulungen, um die Sicherheit für sich und die Fahrgäste zu gewährleisten. Das Schulungskonzept umfasst regelmäßiges Deeskalations-Training, Fortbildungen zu weiteren sicherheitsrelevanten Themen sowie Bodycam-Schulungen. Diese speziellen Kameras werden allen Personen des Zugbegleitpersonals angeboten, die Nutzung ist freiwillig. DB Regio Mitte hat bislang ein Viertel seines Personals damit ausgestattet.

7. ob sie es in Erwägung zieht, für besondere Anlässe, wie beispielsweise den Cannstatter Wasen oder Fußballspiele in der Region, spezielle Fahrzeuge einzusetzen, damit die Kosten für Schadeninstandsetzung, Reinigung und Instandhaltung niedrig gehalten werden können;

Zu 7.:

Der Einsatz spezieller Fahrzeuge für derartige Events würde erfordern, einen Eins-zu-Eins-Ersatz des bestehenden Fahrzeugparks durch eine „vandalismusresistente Fahrzeugflotte“ vorzuhalten. Dies ist finanziell und organisatorisch weder angemessen noch zweckmäßig, da die Bereitstellung von Fahrzeugen mit extrem hohen finanziellen und organisatorischen Hürden verbunden ist.

8. welche Erfahrungen sie bei Großveranstaltungen wie dem jüngsten Fußballspiel des VfB Stuttgart gegen Feyenoord Rotterdam hinsichtlich der Instandhaltung, Reinigung und Beschädigung von Bussen und Bahnen gemacht hat und ob daraus Maßnahmen zur Kostenreduktion abgeleitet werden können;

Zu 8.:

Dem Land liegen dazu keine Informationen vor. Die Beförderung der aus dem Ausland angereisten Fußballfans fand schwerpunktmäßig nicht im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Landes statt.

9. inwiefern die von der Landesregierung in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit (z. B. mehr Sicherheitspersonal, Videoüberwachung, Schulungen) bereits zu messbaren Verbesserungen geführt haben;

Zu 9.:

Das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im Zug hat sich in den Jahren 2022 bis 2025 im Durchschnitt über alle Netze wie folgt entwickelt:

Jahr	Durchschnitt
2022	1,87
2023	1,91
2024	1,96
2025	1,96

Das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im Bahnhof hat sich im Durchschnitt über alle Netze in den Jahren 2022 bis 2025 wie folgt entwickelt:

Jahr	Durchschnitt
2022	2,33
2023	2,44
2024	2,51
2025	2,5

Die Ergebnisse in Form von Schulnoten (1 bis 6) verdeutlichen, dass die subjektive Sicherheit im Zug und im Bahnhof sich stabil entwickelt hat. Im Vergleich zur Coronazeit haben sich die Zahlen nur minimal verschlechtert und liegen weiterhin im guten beziehungsweise befriedigenden Bereich. Im Vergleich mit dem allgemeinen Trend in anderen Bundesländern sind diese Zahlen als positiv zu bewerten und bieten gleichzeitig weiterhin Anlass für Verbesserungen.

10. welche Erkenntnisse sie seit Einführung des seit Juli 2025 geltenden Waffenverbots im ÖPNV und SPNV über mögliche Verstöße gegen dieses Verbot hat, wie viele Verstöße bislang registriert wurden (aufgeschlüsselt nach Art des Verstosses, eingesetzten öffentlichen Verkehrsmittel und Monat) und inwiefern diese Verstöße geahndet wurden.

Zu 10.:

Am 24. Juli 2025 trat die Verordnung der Landesregierung über das Verbot des Führens von Waffen und Messern in Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs in Kraft. Demnach ist das Führen von Waffen und von sämtlichen Messern – auch Gebrauchs- und Taschenmesser – in Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich verboten. Die Verordnung sieht jedoch auch Ausnahmen von diesem Verbot vor. Von dem Verbot ausgenommen sind beispielsweise Einsatzkräfte des Rettungsdienstes, der Feuerwehr und des Zivil- und Katastrophenschutzes im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit sowie Personen, die Messer im Zusammenhang mit der Brauchtumpflege sowie Gewerbetreibende und ihre Beschäftigten, die Messer im Zusammenhang mit ihrer Berufsausübung führen. Von dem Verbot ausgenommen sind auch Personen, die ein Messer nicht zugriffsbereit von einem Ort zu einem anderen befördern. Verstöße gegen das Verbot des Führens von Waffen und Messern stellen eine Ordnungswidrigkeit dar und können mit einem Bußgeld bis zu 10 000 Euro geahndet werden. Verbotenerweise geführte Waffen und Messer können zudem eingezogen werden.

Durch Einfügung des § 1 Absatz 1b in der Durchführungsverordnung zum Waffengesetz (DVOWaffG) ist der Polizeivollzugsdienst in Baden-Württemberg seit 12. Dezember 2024 zur Durchführung von Kontrollen nach § 42c WaffG ermächtigt, soweit nicht Bundesbehörden zuständig sind. Dem Polizeivollzugsdienst werden hierdurch verdachtsunabhängige Kontrollbefugnisse zur Durchsetzung gesetzlicher Waffen- und Messerführungsverbote u. a. bei öffentlichen Veranstaltungen sowie von Waffen- und Messerverbotzonen der Länder auf Grundlage von § 42 Abs. 5 WaffG eingeräumt.

Eine Abfrage der zuständigen Bußgeldbehörden war innerhalb der für die Stellungnahme zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Hermann

Minister für Verkehr