

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

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

Antrag

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

1. wie viele Straftaten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg seit Jahresbeginn 2026 bisher registriert wurden (bitte aufgeschlüsselt nach Deliktsarten);
2. wie sich diese Zahlen im Vergleich zu den in der Drucksache 17/9930 dargestellten Entwicklungen verändert haben;
3. wie sie diese Entwicklung bewertet;
4. wie viel Sicherheitspersonal derzeit regulär in den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg eingesetzt wird (mit Angabe auf welchen Verbindungen ein regelmäßiger Einsatz erfolgt und der Entwicklung des Umfangs dieses Einsatzes in den vergangenen fünf Jahren);
5. in welchem Umfang bei Großveranstaltungen, Volksfesten, Fußballspielen, Konzerten oder vergleichbaren Ereignissen zusätzliches Sicherheits- und Begleitpersonal im ÖPNV und SPNV eingesetzt wird (mit Angabe der Entwicklung dieses Umfangs in den vergangenen fünf Jahren);
6. welche Maßnahmen sie gemeinsam mit Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Sicherheitsbehörden ergreift, um Übergriffe auf Fahrgäste sowie auf das Fahr- und Begleitpersonal zu verhindern und das Sicherheitsgefühl im ÖPNV und SPNV zu stärken;

7. in welchem Umfang das Fahr- und Begleitpersonal der Eisenbahn- und Busunternehmen Schulungen, Fortbildungen und Trainings insbesondere zu den Themen Deeskalation, Konfliktmanagement, Gewaltprävention und Eigenschutz erhält, wie sich diese Angebote in den vergangenen fünf Jahren entwickelt haben und welche weiteren Ausbauschritte vorgesehen sind;
8. welche Maßnahmen infolge des tödlichen Angriffs auf einen Zugbegleiter am 2. Februar 2026 in einem Regionalexpress zwischen Landstuhl und Homburg in Rheinland-Pfalz ergriffen wurden oder derzeit vorbereitet werden, um den Schutz des Fahr- und Begleitpersonals im ÖPNV und SPNV weiter zu verbessern;
9. welche Erkenntnisse ihr über das Anfang 2026 gestartete bundesweite Sofortprogramm für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen vorliegen, insbesondere an den Bahnhöfen Stuttgart, Mannheim, Heidelberg und Ulm (mit Angabe der dort bislang umgesetzten Maßnahmen und der festgestellten Auswirkungen auf die Sicherheitslage);
10. inwiefern die von ihr und den Verkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit – insbesondere der Einsatz zusätzlichen Sicherheitspersonals, Videoüberwachung, Bodycams, Notruf- und Meldesysteme sowie Doppelbesetzungen beziehungsweise Teamlösungen bei Fahrscheinkontrollen und Zugbegleitungen – zu messbaren Verbesserungen der Sicherheitslage geführt haben, welche Erfahrungen mit den erprobten Doppelbesetzungen beziehungsweise Teamlösungen vorliegen und welche Schlussfolgerungen sie daraus für die künftige Ausgestaltung der Sicherheitskonzepte im ÖPNV und SPNV zieht;
11. welche Erkenntnisse seit Inkrafttreten des Waffenverbots im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg zum 31. Juli 2025 über Verstöße gegen dieses Verbot vorliegen, wie viele Verstöße bislang festgestellt wurden (bitte aufgeschlüsselt nach Monat, Art des Verstoßes und Verkehrsmittel) und welche ordnungs- oder strafrechtlichen Konsequenzen daraus gezogen wurden.

24.6.2026

Andreas Schwarz, Gericke, Nüsse
und Fraktion

Begründung

Ein leistungsfähiger und attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr setzt voraus, dass Fahrgäste sowie das Fahr- und Begleitpersonal sicher unterwegs sein können. Sicherheit ist eine zentrale Voraussetzung für die Akzeptanz und Nutzung von Bus und Bahn. Gleichzeitig wird regelmäßig über Belästigungen, Gewaltvorfälle, Sachbeschädigungen und Übergriffe gegenüber Fahrgästen und Beschäftigten im öffentlichen Verkehr berichtet. Neben den Folgen für die Betroffenen entstehen den Verkehrsunternehmen erhebliche Aufwendungen für zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen, Reinigung, Instandsetzung und Ersatzbeschaffungen.

Besondere Aufmerksamkeit hat der tödliche Angriff auf einen Zugbegleiter am 2. Februar 2026 in einem Regionalexpress zwischen Landstuhl und Homburg in Rheinland-Pfalz ausgelöst. Der Vorfall hat bundesweit Fragen nach dem Schutz des Fahr- und Begleitpersonals, der Wirksamkeit bestehender Sicherheitskonzepte und dem Umgang mit Gewalt im öffentlichen Verkehr aufgeworfen. Der anschließende Sicherheitsgipfel der Deutschen Bahn am 13. Februar 2026 in Berlin sowie weitere Initiativen von Bund, Ländern und Verkehrsunternehmen haben deutlich gemacht, dass weiterhin Handlungsbedarf besteht. Zugleich zeigen aktuelle Vorfälle in Baden-Württemberg, dass das Thema weiterhin hohe Relevanz besitzt. So wurde Mitte Juni 2026 ein Lokführer am Bahnhof Rheinfelden nach einer Auseinandersetzung mit einem Fahrgast körperlich angegriffen und verletzt. Ge-

werkschaften sprechen von einem alarmierenden Trend und fordern zusätzliche Schutzmaßnahmen sowie eine stärkere personelle Absicherung der Beschäftigten im Bahnverkehr. Auch in Baden-Württemberg wurden zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Bahnverkehr sowie an stark frequentierten Bahnhöfen angekündigt. Gleichzeitig gilt seit dem 31. Juli 2025 ein Waffenverbot im Öffentlichen Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Bislang liegt jedoch nur ein begrenztes öffentliches Bild darüber vor, welche Wirkungen die verschiedenen Maßnahmen tatsächlich entfalten, wie sich die Sicherheitslage entwickelt und welche weiteren Schritte erforderlich sind.

Der Antrag soll die aktuelle Entwicklung der Sicherheitslage im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg transparent darstellen, die Wirksamkeit bestehender Maßnahmen bewerten und aufzeigen, welche Konsequenzen die Landesregierung aus den jüngsten Entwicklungen zieht, um Fahrgäste sowie Beschäftigte wirksam zu schützen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 31. Juli 2026 Nr. VM3-0141.5-36/31/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie viele Straftaten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg seit Jahresbeginn 2026 bisher registriert wurden (bitte aufgeschlüsselt nach Deliktsarten);*
- 2. wie sich diese Zahlen im Vergleich zu den in der Drucksache 17/9930 dargestellten Entwicklungen verändert haben;*
- 3. wie sie diese Entwicklung bewertet;*

Zu den Ziffern 1 bis 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

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 Fallerfassung erfolgt nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für die Führung der Polizeilichen Kriminalstatistik“. Straftaten im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einerseits und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) andererseits 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.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

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, Straßenbahnhaltstelle, U-Bahn (Zug), U-Bahn-Anlage.

Zur weitergehenden Bewertung ist die Entwicklung der Straftaten in der Mehrjahresbetrachtung zu berücksichtigen. Für die Darstellung der Berichtsjahre 2020 bis 2024 wird auf die Stellungnahme zur Ziffer 1 des Antrags der Abgeordneten Silke Gericke u. a. GRÜNE zum Thema „Entwicklung der Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr in Baden-Württemberg in 2024 und 2025“ (Drucksache 17/9330) verwiesen.

Für das Jahr 2025 weist die PKS Baden-Württemberg nachfolgende Anzahl an Straftaten sowie Aggressionsdelikten² und Bedrohungen im ÖPV aus:

Anzahl der Straftaten im ÖPV in Baden-Württemberg	2025
Straftaten gesamt	76.779
- darunter Aggressionsdelikte	5.381
- hierunter vorsätzliche (leichte) Körperverletzung	3.363
- darunter Bedrohung	1.014

Ausgehend von einem 10-Jahres-Hoch im Jahr 2024 sinken die Gesamtstraftaten im ÖPV im Jahr 2025 um 10,7 Prozent auf 76 779 Straftaten. Die Anzahl der Straftaten liegt damit auf dem Niveau des 10-Jahres-Mittelwerts, ausgenommen die beiden Pandemiejahre 2020 und 2021. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist maßgeblich auf ausländerrechtliche Verstöße wie die illegale Einreise und den illegalen Aufenthalt (minus 13,8 Prozent auf 22 205 Fälle) sowie das Erschleichen von Leistungen, insbesondere Beförderungsererschleichungen, (minus 18,4 Prozent auf 16 936 Fälle) zurückzuführen. Aber auch Aggressionsdelikte im ÖPV sinken um 7,5 Prozent auf 5 381 Fälle. Der größte Anteil innerhalb der Aggressionsdelikte im ÖPV entfällt auf vorsätzliche, leichte Körperverletzungen (3 363 Fälle), welche im Vergleich zum Vorjahr 2024 um 6,9 Prozent sinken. Die Zahl registrierter Ladendiebstähle im ÖPV sinkt um 19,0 Prozent auf 833 Fälle. Die Anzahl erfasster Bedrohungen im ÖPV stagniert im Jahr 2025 mit 1 014 Fällen etwa auf Vorjahresniveau.

Mit einer Aufklärungsquote von 74,0 Prozent werden im Jahr 2025 etwa drei von vier Straftaten im ÖPV aufgeklärt. Trotz des Rückgangs um 1,8 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr liegt die Aufklärungsquote weiterhin auf einem hohen Niveau.

Darüber hinaus wurde für das Jahr 2025 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.

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.

Anzahl der Opfer im ÖPV in Baden-Württemberg	2025
Aggressionsdelikte	
Opfer insgesamt	6.392
- darunter Fahrdienstpersonal	170
- darunter Fahrgast	302
- darunter vorsätzlich (leichte) Körperverletzung	
Opfer insgesamt	3.616
- darunter Fahrdienstpersonal	107
- darunter Fahrgast	224
Bedrohung	
Opfer insgesamt	1.271
- darunter Fahrdienstpersonal	43
- darunter Fahrgast	59

Die Anzahl der Opfer von Aggressionsdelikten im ÖPV sinkt im Jahr 2025 im Vorjahresvergleich um 7,5 Prozent auf 6 392 Opfer.

Dabei sinkt die Anzahl der Opfer mit dem Opfertyp „Fahrdienstpersonal“ um neun auf insgesamt 170 Opfer. Während die Anzahl der Opfer vorsätzlicher leichter Körperverletzungen um rund ein Viertel auf 107 Opfer ansteigt, sinkt die Anzahl der Opfer der Gewaltkriminalität – vornehmlich Straftaten schwerster Kontaktkriminalität – um rund ein Drittel auf 63 Opfer. Die Anzahl erfasster Opfer von Bedrohungen mit dem Opfertypen „Fahrdienstpersonal“ steigt im Vergleich zum Vorjahr um drei auf 43 und bleibt damit auf einem niedrigen Niveau.

Die Anzahl der Opfer von Aggressionsdelikten im ÖPV mit dem Opfertyp „Fahrgast“ sinkt im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 33 auf 302 erfasste Opfer. Bei vorsätzlichen leichten Körperverletzungen im ÖPV wird ein Rückgang um 15 Opfer auf 224 erfasste Opfer registriert. Die Anzahl der Opfer von Bedrohungen im ÖPV des Opfertyps „Fahrgast“ steigt um 9 auf 59 erfasste Opfer und bleibt damit auf einem mittleren zweistelligen Niveau.

Unterjährige Auswertzeiträume unterliegen erheblichen Verzerrungsfaktoren, beispielsweise bezogen auf die Dauer der Ermittlungsverfahren oder den Zeitpunkt der statistischen Fallerfassung und sind demnach wenig belastbar bzw. aussagekräftig. Für das aktuelle Jahr 2026 sind daher lediglich Trendaussagen möglich.

In Bezug auf die Gesamtstraftaten im ÖPV zeichnen sich sowohl für die Fall- als auch für die Opferzahlen im ersten Halbjahr des Jahres 2026 Rückgänge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ab.

4. wie viel Sicherheitspersonal derzeit regulär in den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg eingesetzt wird (mit Angabe auf welchen Verbindungen ein regelmäßiger Einsatz erfolgt und der Entwicklung des Umfangs dieses Einsatzes in den vergangenen fünf Jahren);

In jedem Verkehrsvertrag, welcher Grundlage für die Leistungserbringung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist, werden genaue Vorgaben gemacht, wie Sicherheitspersonal eingesetzt werden muss. Sicherheitspersonal wird 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. Die Einsatzplanung verantwortet das Verkehrsunternehmen. Dem Land liegen keine Daten vor, auf welchen Linien wie viel Personalstunden eingesetzt werden, weil die EVU nicht verpflichtet sind, dies dem Land mitzuteilen. In den letzten fünf Jahren wurde die Höhe der Stundenkontingente pro Jahr auf Antrag des EVU im beiderseitigen Einvernehmen in einzelnen Verträgen bedarfsgerecht angepasst. Bei einer Vertragsverlängerung wird

das Kontingent regelmäßig erhöht. Ein Beispiel: Im Vorgängernetz des Netz 35 Los 3, Netz 1 Los 1, galt 2021 ein Kontingent von 2 200 h/a in Doppelstreife. Nach gemeinsamer Prüfung und Feststellung der Notwendigkeit wurde das Kontingent sukzessive auf die heutigen 5 200 h/a in Doppelstreife erhöht, die auch bei der Ausschreibung des Nachfolgenetzes festgesetzt wurden.

Verkehrsvertrag	Kontingent 2026
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, damit ca. 2.880h/a
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 13	keine vertraglichen Vorgaben
Netz 14	600 h/a in Doppelstreife
Netz 15	keine vertraglichen Vorgaben
Netz 16a	800 h/a in Doppelstreife
Netz 16b	500 h/a in Doppelstreife
Netz 16c	400 h/a in Doppelstreife
Netz 16d	100 h/a in Doppelstreife
Netz 17	keine vertraglichen Vorgaben
Netz 18	1.200 h/a in Doppelstreife
Netz 19	200 h/a in Doppelstreife
Netz 35 Los 3 (ab 08/25)	5.200 h/a in Doppelstreife
Netz 47	160 h/a in Doppelstreife je angefangene 100.000 Zug-km also $160 \times 100 = 16.000$ h/a
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
Netz 66 ab 12/27	1.100 h/a in Doppelstreife

5. *in welchem Umfang bei Großveranstaltungen, Volksfesten, Fußballspielen, Konzerten oder vergleichbaren Ereignissen zusätzliches Sicherheits- und Begleitpersonal im ÖPNV und SPNV eingesetzt wird (mit Angabe der Entwicklung dieses Umfangs in den vergangenen fünf Jahren);*

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 an den Wochenenden (Freitagabend bis Sonntagabend) zusätzliches Sicherheitspersonal vor allem in den Abend- und Nachtstunden eingesetzt werden. Nach Einschätzung der EVU hat sich dies positiv auf das Sicherheitsgefühl und die Fallzahlen ausgewirkt.

Auch mit der Arverio Baden-Württemberg GmbH (ABW) wurde eine Anpassung des Einsatzes des Kontingents für Sicherheitspersonale in einer Ergänzungsvereinbarung abgeschlossen. Während des Wasen- und Frühlingsfestes erhöht ABW laut eigener Darstellung hier gezielt das Kontingent des Sicherheitspersonals und verstärkt insbesondere in den Abendstunden und an den Wochenenden bedarfsgerecht die Begleitung der Züge.

6. *welche Maßnahmen sie gemeinsam mit Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Sicherheitsbehörden ergreift, um Übergriffe auf Fahrgäste sowie auf das Fahr- und Begleitpersonal zu verhindern und das Sicherheitsgefühl im ÖPNV und SPNV zu stärken;*
8. *welche Maßnahmen infolge des tödlichen Angriffs auf einen Zugbegleiter am 2. Februar 2026 in einem Regionalexpress zwischen Landstuhl und Homburg in Rheinland-Pfalz ergriffen wurden oder derzeit vorbereitet werden, um den Schutz des Fahr- und Begleitpersonals im ÖPNV und SPNV weiter zu verbessern;*

Zu den Ziffern 6 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Ministerium für Verkehr hat einen landesweiten Prozess zur Erhöhung der Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr gestartet. Grundlage war ein erstes Treffen aller relevanten Akteure und Akteurinnen im Februar 2026 und mehrere Pilotvorhaben zu Doppelbegleitungen in Regionalzügen die von fast allen Verkehrsunternehmen auf ausgewählten Strecken bis Ende 2026 umgesetzt werden. Ziel ist es, durch eine verstärkte Präsenz von Personal im Zug die Sicherheit der Fahrgäste zu erhöhen und gleichzeitig das Begleitpersonal besser zu schützen. Das Land wird die Wirkung der Pilotprojekte fortlaufend bewerten und daraus konkrete Maßnahmen für dauerhafte Personaleinsatzkonzepte ableiten.

Baden-Württemberg hat in den vergangenen Jahren zahlreiche weitere Maßnahmen umgesetzt: Mehr Sicherheitspersonal, verpflichtende Deeskalationstrainings, nahezu flächendeckende Videoausstattung in Zügen, Schwerpunktkontrollen, enge Zusammenarbeit mit Sicherheitsbehörden und ein Messer- und Waffenverbot im öffentlichen Personennahverkehr. Das oberste Ziel ist es, den Schutz von Fahrgästen und Beschäftigten dauerhaft zu erhöhen und konkrete Maßnahmen gemeinsam mit allen Beteiligten zu entwickeln.

DB Regio bietet allen eingesetzten Personalen Bodycams und ein Armband mit einem Notfallknopf („Prio-Ruf“) an. Das Land fördert hierzu den Erfahrungsaustausch zwischen den EVU. Weitere Details sind auf der Webseite des Ministeriums für Verkehr dargestellt:

(<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/aus-tausch-zu-sicherheit-fuer-bahnverkehr-und-pilotvorhaben>)

7. in welchem Umfang das Fahr- und Begleitpersonal der Eisenbahn- und Busunternehmen Schulungen, Fortbildungen und Trainings insbesondere zu den Themen Deeskalation, Konfliktmanagement, Gewaltprävention und Eigenschutz erhält, wie sich diese Angebote in den vergangenen fünf Jahren entwickelt haben und welche weiteren Ausbauschritte vorgesehen sind;

Abgesehen von einzelnen sehr alten Verträgen verpflichtet das Land in jedem seiner Verkehrsverträge die einzelnen EVU dazu, dass Zugbegleit- und Prüfpersonal mindestens alle zwei Jahre hinsichtlich des Beherrschens von Konflikt- und Gewaltsituationen geschult werden. Diese Schulungsaktivitäten kann das Land sich von jedem EVU bei Bedarf vorlegen lassen. Nach unseren Erkenntnissen sind alle EVU dieser Verpflichtung in vollem Umfang nachgekommen. Nach Mitteilung von Arverio führen die Führungskräfte zusätzlich mindestens zweimal im Jahr Fortbildungsmaßnahmen in Form von „Qualitätschecks“ durch. Dabei begleiten sie die Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer während ihrer Schichten und geben Empfehlungen zu verschiedenen Kriterien wie z. B. Tarifkunde und dem Umgang mit schwierigen Fahrgästen. Bei Bedarf wird auch ein zusätzliches vierstufiges Deeskalationstraining angeboten, das Arverio selbst entwickelt hat und bereits anwendet.

Nach Aussage von DB Regio BW, DB Regio Mitte und SWEG wurden im laufenden Jahr vor dem Hintergrund des tödlichen Übergriffs in Rheinland-Pfalz zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt, darunter erweiterte Selbstverteidigungs- und Deeskalationstrainings sowie Schulungen durch die Polizei und spezialisierte Unternehmen. Diese Angebote werden stetig 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 aller EVU erhält regelmäßige Schulungen, um die Sicherheit für sich und die Fahrgäste zu gewährleisten. Das Schulungskonzept von DB Regio sieht beispielsweise folgende drei Bausteine vor: Ein Deeskalations-Training im Rahmen einer zweitägigen Grundausbildung im Turnus von zwei Jahren wird ergänzt durch eintägige Wiederholungsschulungen im regelmäßigen Turnus. Des Weiteren werden Bodycam-Schulungen verpflichtend für alle Personale bei DB Regio durchgeführt und alle zwei Jahre wiederholt. Diese speziellen Kameras werden allen Personen des Zugbegleitpersonals angeboten, aber die Nutzung bleibt freiwillig. Laut Aussagen des DB-Regio-Vorstands waren Ende 2025 rund 25 Prozent der Service-Mitarbeitenden von DB Regio mit einer Bodycam unterwegs. Bis Mitte 2026 sollte der Anteil auf 50 Prozent steigen. Diese Zahlen beziehen sich jedoch auf DB Regio insgesamt, nicht speziell auf Baden-Württemberg. Im Regionalbereich Mitte beträgt der Anteil der Personale mit Bodycam laut eigenen Angaben derzeit ca. 30 Prozent. Auch andere EVU wie Arverio und die SWEG bereiten den Einsatz von Bodycams für ihre Zugbegleitpersonale aktiv vor.

9. welche Erkenntnisse ihr über das Anfang 2026 gestartete bundesweite Sofortprogramm für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen vorliegen, insbesondere an den Bahnhöfen Stuttgart, Mannheim, Heidelberg und Ulm (mit Angabe der dort bislang umgesetzten Maßnahmen und der festgestellten Auswirkungen auf die Sicherheitslage);

Für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und damit auch für die Stationsinfrastruktur ist das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig, hier die DB InfraGO AG. Eine Anfrage des Landes an die DB InfraGO AG hat folgende Informationen ergeben:

„Ziel des Sofortprogramms ist eine schnelle Verbesserung der Kundenzufriedenheit in den Bereichen Sicherheit und Sauberkeit. Die Themen Sicherheit und Sauberkeit sind in der Kundenwirkung eng miteinander verbunden, so tragen beispielsweise saubere Bahnhöfe auch zu einem besseren subjektiven Sicherheitsgefühl bei. Die DB InfraGO AG hat ein Maßnahmenpaket erarbeitet und setzt dieses seit Anfang des Jahres um. Die Maßnahmen umfassen unter anderem eine Ver-

stärkung der Sicherheitspersonale sowie häufigere und konzertierte Reinigungsmaßnahmen an über 35 großen Bahnhöfen bundesweit (so auch an den Bahnhöfen Stuttgart, Mannheim, Heidelberg und Ulm) als auch an mittelgroßen und kleineren Flächenbahnhöfen. Die Hochläufe der Maßnahmen sind in den ersten Monaten des Jahres sehr gut angelaufen, sodass alle Maßnahmen planmäßig oder sogar schneller umgesetzt werden konnten. Die Maßnahmen der DB InfraGO AG erfahren eine hohe mediale Aufmerksamkeit bundesweit. Viele Maßnahmen setzt die DB InfraGO AG gemeinsam mit Partnern um (v. a. Städte und Kommunen), so z. B. gemeinsame Sicherheitsstreifen der DB Sicherheit mit örtlichen Partnern (Bundespolizei, Landespolizei, Ordnungsamt, etc.). Wo solche Kooperationen zustandekommen, wird die Wirkung unserer Maßnahmen entsprechend positiv verstärkt.

Bislang umgesetzte Maßnahmen an den Bahnhöfen Stuttgart, Mannheim, Heidelberg und Ulm zum Thema Sicherheit:

- Jeweils eine zusätzliche Doppelbestreifung der DB Sicherheit, täglich von 6:00 bis 22:00 Uhr an den Hauptbahnhöfen Mannheim und Stuttgart
- Eine zusätzliche Doppelbestreifung der DB Sicherheit, täglich von 14:00 bis 22:00 Uhr am Hauptbahnhof Heidelberg
- Eine zusätzliche Doppelbestreifung der DB Sicherheit, täglich von 6:00 bis 14:00 Uhr am Hauptbahnhof Ulm

Bislang umgesetzte Maßnahmen an den Bahnhöfen Stuttgart, Mannheim, Heidelberg und Ulm zum Thema Sauberkeit/Aufenthaltsqualität:

- Im April/Mai durchgeführte Frühjahrsputzaktionen an den Hauptbahnhöfen Mannheim und Ulm
- Ein zusätzlicher Präsenzreiniger in der Kernzeit am Hauptbahnhof Mannheim
- Je ein zusätzliches mobiles Reinigungsteam für die Bahnhöfe Mannheim/Heidelberg, Stuttgart und Ulm
- Je ein mobiles Handwerkerteam für Mannheim/Heidelberg, Stuttgart und Ulm
- Permanente Verbesserung und Weiterentwicklung der Reinigungsleistung, zusammen mit unserem Dienstleister

Hinsichtlich festgestellter Auswirkungen auf die Sicherheitslage in den genannten Stationen lässt sich derzeit noch nichts sagen, da die Hochläufe der Maßnahmen sind derzeit noch nicht vollständig abgeschlossen. Erste belastbare Ergebnisse der Sicherheitsmaßnahmen im Sinne ihrer „Wirkung“ erhält die DB InfraGO AG mit der Kundenzufriedenheits-Hauptstudie Q2. Diese kann die DB InfraGO AG ab Mitte Juli auswerten und wird dann auch dementsprechend ihre Maßnahmen evaluieren.“

Unabhängig von diesem Sachstand und grundsätzlich begrüßenswerten Initiativen nehmen die Themen Sauberkeit und Sicherheit von Stationsinfrastruktur auch zwischen dem Ministerium für Verkehr bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen wie der DB InfraGO AG einen erheblichen Raum in den kontinuierlichen Abstimmungen ein, um die Situation für die Reisenden weiter zu verbessern.

10. inwiefern die von ihr und den Verkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit – insbesondere der Einsatz zusätzlichen Sicherheitspersonals, Videoüberwachung, Bodycams, Notruf- und Meldesysteme sowie Doppelbesetzungen beziehungsweise Teamlösungen bei Fahrscheinkontrollen und Zugbegleitungen – zu messbaren Verbesserungen der Sicherheitslage geführt haben, welche Erfahrungen mit den erprobten Doppelbesetzungen beziehungsweise Teamlösungen vorliegen und welche Schlussfolgerungen sie daraus für die künftige Ausgestaltung der Sicherheitskonzepte im ÖPNV und SPNV zieht;

Alle EVU berichten dem Land, dass die bislang umgesetzten Maßnahmen zu einer Verbesserung des Sicherheitsgefühls beim Personal und bei den Fahrgästen geführt haben. Die Ergebnisse aus den Qualitätserhebungen des Landes bestätigen dies regelmäßig. Die Zahl der Vorfälle ist aber nicht bei allen EVU in der Folge der Maßnahmen gesunken, weil durch die verstärkten Maßnahmen die eingesetzten Personale auch weniger schlimme Vorfälle melden, die vorher im Dunkelfeld geblieben sind. Dazu gehören vor allem Taten aus dem Bereich Beleidigung/Bedrohung/Nötigung. Insgesamt haben die eingeführten Maßnahmen einen positiven Effekt auf die objektive und subjektive Sicherheit im Zug und am Bahnsteig, weil mehr Sicherheitspersonal von den Unternehmen bedarfsorientiert an kritischen Orten und zu relevanten Zeiten eingesetzt werden und die eingeführten Sicherheitsmaßnahmen zwischen Behörden und Unternehmen besser miteinander abgestimmt werden. Beispielsweise informieren einzelne EVU rechtzeitig vorab die Bundespolizei über geplante Schwerpunktkontrollen im Zug.

Das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im Zug hat sich in den Jahren 2021 bis Juni 2026 im Durchschnitt über alle Netze und Befragten wie folgt entwickelt (Schulnoten):

Jahr	Durchschnitt
2021	1,87
2022	1,86
2023	1,91
2024	1,96
2025	1,96
2026	1,90

Das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im Bahnhof hat sich im Durchschnitt über alle Netze und Befragten in den Jahren 2021 bis Juni 2026 wie folgt entwickelt (Schulnoten):

Jahr	Durchschnitt
2021	2,38
2022	2,32
2023	2,44
2024	2,50
2025	2,50
2026	2,42

Die Ergebnisse zeigen, dass die subjektive Sicherheit im Zug und am Bahnhof sich stabil entwickelt hat. Im Vergleich zur Coronazeit sind die Werte nur minimal zurückgegangen und liegen weiterhin im guten bis befriedigenden Bereich. Vor dem Hintergrund der bundesweit steigenden Berichte über besonders drastische Vorfälle im Zug und am Bahnhof sind diese Zahlen für Baden-Württemberg als relativ positiv zu bewerten und bieten gleichzeitig Raum für Verbesserungen. Daher wird das Land sich weiterhin für eine Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Zug und am Bahnhof einsetzen.

11. welche Erkenntnisse seit Inkrafttreten des Waffenverbots im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg zum 31. Juli 2025 über Verstöße gegen dieses Verbot vorliegen, wie viele Verstöße bislang festgestellt wurden (bitte aufgeschlüsselt nach Monat, Art des Verstößes und Verkehrsmittel) und welche ordnungs- oder strafrechtlichen Konsequenzen daraus gezogen wurden

Eine strukturierte Erfassung im Sinne der Fragestellung findet durch die Polizei Baden-Württemberg nicht statt. Für eine entsprechende Stellungnahme wäre eine händische Einzelfallauswertung aller entsprechenden Vorgänge sowohl bei den Polizeidienststellen als auch bei den zuständigen Bußgeldbehörden erforderlich. Eine solche Abfrage kann innerhalb der für die Bearbeitung von parlamentarischen Anträgen zur Verfügung stehenden Frist nicht mit verhältnismäßigem Aufwand geleistet werden.

Razavi

Ministerin für Verkehr