

Kleine Anfrage

des Abg. Miguel Klauß AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Angriff auf einen Zugbegleiter im Bereich Bad Teinach und Sicherheit des Zugpersonals im Schienenpersonennahverkehr

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wegen welcher Straftatbestände wird gegen den 19-jährigen Tatverdächtigen ermittelt?
2. Welche Staatsangehörigkeit besitzt der Tatverdächtige?
3. Welchen aufenthaltsrechtlichen Status hatte der Tatverdächtige zum Tatzeitpunkt?
4. Welche Vorstrafen der Tatverdächtigen sind den Behörden bereits bekannt?
5. Seit wann ist der Tatverdächtige in Deutschland behördlich bekannt?
6. Wie hoch war der Personaleinsatz im Zug zum Zeitpunkt des Vorfalls, aufgeschlüsselt nach Tätigkeiten?
7. Welche Vorgaben, Empfehlungen oder Kriterien bestehen für Einzel- oder Doppelbesetzungen sowie den Einsatz von Sicherheitspersonal bei Fahrausweiskontrollen im ÖPNV?
8. Welche Unterschiede bestehen bei Sicherheitsmaßnahmen im ÖPNV zwischen Ballungsräumen und ländlichen Räumen in Baden-Württemberg?
9. Wie viele körperliche Übergriffe im ÖPNV wurden in Baden-Württemberg seit 2020 jährlich erfasst, getrennt nach Geschädigten aus Personal und Fahrgästen?

10. In welcher Höhe beziffert die Landesregierung den Kostenbedarf im ÖPNV in Baden-Württemberg für Sicherheitsmaßnahmen, dargestellt nach bereits entstandenen und künftig erwarteten Kosten?

15.7.2026

Klauß AfD

Begründung

Nach einer Pressemitteilung des Polizeipräsidiums Pforzheim vom 15. Juni 2026 kam es im Bereich Bad Teinach während einer Fahrausweiskontrolle zu einer körperlichen Auseinandersetzung zwischen einem Zugbegleiter und einem 19-jährigen Fahrgast.

Nach bisherigen Erkenntnissen soll der Fahrgast mit einem am ZOB Nagold aufgefundenen Deutschlandticket unterwegs gewesen sein. Im Verlauf der Kontrolle soll er den Zugbegleiter geschlagen und am Arm gekratzt haben. Anschließend soll er die Notentriegelung einer Zugtür sowie die Notbremse betätigt und versucht haben, sich der Kontrolle zu entziehen. Eine einschreitende Frau wurde nach Polizeiangaben ebenfalls verletzt.

Der Vorgang wirft Fragen zur Sicherheit von Fahrgästen und Zugpersonal, zur Entwicklung von Übergriffen im Schienenpersonennahverkehr, zur Besetzung bei Fahrausweiskontrollen sowie zu den Kosten zusätzlicher Schutzmaßnahmen auf.

Die Kleine Anfrage soll die bisher bekannten Erkenntnisse aufhellen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 31. August 2026 Nr. VM3-0141.5-36/37/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Europa und dem Ministerium der Justiz und für Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wegen welcher Straftatbestände wird gegen den 19-jährigen Tatverdächtigen ermittelt?*

Das Polizeipräsidium Pforzheim führt unter Sachleitung der Staatsanwaltschaft Tübingen zu dem in Rede stehenden Sachverhalt ein Ermittlungsverfahren gegen den Beschuldigten wegen des Verdachts der vorsätzlichen Körperverletzung, des Erschleichens von Leistungen sowie der versuchten schweren räuberischen Erpressung. Es besteht ein Anfangsverdacht, dass der Beschuldigte durch Gewaltanwendung erreichen wollte, dass auf die Forderung des erhöhten Beförderungsentgeltes verzichtet wird oder dass jedenfalls dessen Durchsetzung vereitelt wird. Die Ermittlungen dauern weiter an.

- 2. Welche Staatsangehörigkeit besitzt der Tatverdächtige?*

Der Beschuldigte besitzt die ukrainische Staatsangehörigkeit.

- 3. Welchen aufenthaltsrechtlichen Status hatte der Tatverdächtige zum Tatzeitpunkt?*

Der Beschuldigte ist im Besitz einer Aufenthaltserlaubnis nach § 24 des Aufenthaltsgesetzes.

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

4. Welche Vorstrafen der Tatverdächtigen sind den Behörden bereits bekannt?

Im Bundeszentralregistrauszug sind keine Voreintragungen vorhanden.

5. Seit wann ist der Tatverdächtige in Deutschland behördlich bekannt?

Die Ersteinreise des Beschuldigten in das Bundesgebiet erfolgte am 23. April 2023.

6. Wie hoch war der Personaleinsatz im Zug zum Zeitpunkt des Vorfalls, aufgeschlüsselt nach Tätigkeiten?

Es handelte sich um den Zug mit der Nummer 17914. Dieser war mit zwei Personen (einem Triebfahrzeugführer und einem Kundenbetreuer im Nahverkehr [KiN]) besetzt.

7. Welche Vorgaben, Empfehlungen oder Kriterien bestehen für Einzel- oder Doppelbesetzungen sowie den Einsatz von Sicherheitspersonal bei Fahrausweiskontrollen im ÖPNV?

Grundsätzlich ist zusätzlich zur triebfahrzeugführenden Person eine Einzelbesetzung vorgesehen. Doppelbesetzungen werden in Baden-Württemberg in Pilotnetzen umgesetzt, die auf Vorschlag der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausgewählt wurden. Für den Verkehrsvertrag im Netz 17, welcher bezüglich der in der Antwort zu Frage 6 genannten Zugleistung einschlägig ist, ist vertraglich ein Anteil von 10 Prozent der Züge durch Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter besetzt.

Die Entscheidung über den Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal obliegt dem jeweiligen EVU. In Ermangelung eines konkreten Bedarfes wurde beim Abschluss des Verkehrsvertrages für Netz 17 im Jahr 2004 kein fixes Stundenkontingent für zusätzliches Sicherheitspersonal vereinbart. Die fortlaufend gemeinsam mit dem EVU durchgeführte Bewertung der Sicherheitslage ließ bis zum jetzigen Zeitpunkt keinen nachträglichen Bedarf für zusätzliches Sicherheitspersonal erkennen. Im Bedarfsfall haben sich Land und EVU in anderen Netzen wiederholt auf eine Erhöhung der Personalstunden des Sicherheitspersonals verständigt.

8. Welche Unterschiede bestehen bei Sicherheitsmaßnahmen im ÖPNV zwischen Ballungsräumen und ländlichen Räumen in Baden-Württemberg?

Unterschiede bei Sicherheitsmaßnahmen im SPNV ergeben sich nicht aus der Lage der Verkehre innerhalb von Ballungs- oder ländlichen Räumen. Maßgeblich sind vielmehr die Eigenschaften der jeweiligen Verkehrsangebote, insbesondere die Unterscheidung der Angebotsklassen zwischen Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien.

Die Bemessung der Sicherheitskontingente erfolgt auf Grundlage der vertraglich vereinbarten Zugkilometer.

9. Wie viele körperliche Übergriffe im ÖPNV wurden in Baden-Württemberg seit 2020 jährlich erfasst, getrennt nach Geschädigten aus Personal und Fahrgästen?

Sofern es sich um Straftaten handelt, erfolgt deren statistische Erfassung 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) und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden in der PKS nicht gesondert ausgewiesen. Für eine valide Darstellung im Sinne der Fragestellung wird grundsätzlich 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 bietet die Möglichkeit, Merkmale zu Fällen, Tatverdächtigen und Opfern anhand bestimmter Katalogbegriffe anonymisiert zu erfassen. „Körperliche Übergriffe“ sind kein Erfassungsparameter in der PKS. Hinsichtlich der in der PKS seit dem Jahr 2020 erfassten Anzahl an Opfern von Aggressionsdelikten, darunter von vorsätzlichen (leichten) Körperverletzungen, und von Bedrohungen im ÖPV, darunter differenziert nach Opfern mit den opferspezifischen Merkmalen der Opfertypen „Fahrgast“ und „Fahrdienstpersonal“, wird auf die Stellungnahme zu 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 17/9930) und auf die Stellungnahmen zu den Ziffern 1 bis 3 des Antrags der Abgeordneten Silke Gericke und Niklas Nüsse u. a. GRÜNE zum Thema „Entwicklung der Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr in Baden-Württemberg“ (Drucksache 18/152) verwiesen.

10. In welcher Höhe beziffert die Landesregierung den Kostenbedarf im ÖPNV in Baden-Württemberg für Sicherheitsmaßnahmen, dargestellt nach bereits entstandenen und künftig erwarteten Kosten?

Die Abgrenzung eines isolierten Kostenbedarfs für Sicherheitskosten ist aufgrund der Doppelverwendungsfähigkeit von fahrzeugseitigen Instrumenten und technischer Ausrüstung des Personals sowie aufgrund des differenzierten Aufgabenspektrums der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter im Nahverkehr (KiN) faktisch nicht möglich. Der Kostenanteil des seitens der EVU im Fahrgastraum eingesetzten Personals (KiN sowie Sicherheitspersonal) liegt unterhalb von 5 Prozent der Gesamtkosten für den SPNV im Land.

Razavi

Ministerin für Verkehr

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.