

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

Sicherheit an Bahnhöfen entlang der Residenzbahn, der Nagoldbahn und der Zugverbindung auf der Relation Mühlacker–Bruchsal

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Meldungen sind seit 2011 pro Jahr und Haltepunkt bzw. pro Jahr innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (Deutsche Bahn AG [DB], Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH [AVG], etc.) an die Polizei bzw. die Bahn gemacht worden (aufgeschlüsselt nach sexuellen Übergriffen, Belästigung und weiteren Straftaten je Haltepunkt bzw. innerhalb der jeweiligen Zugrelationen mit dazugehörigen Tatzeiten)?
2. Welche Teile der Bevölkerung (aufgeschlüsselt nach Geschlecht, Alterskohorte und Staatsangehörigkeit) sind seit 2011 pro Jahr und Haltepunkt bzw. pro Jahr innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (DB, AVG, etc.) am häufigsten Opfer geworden (aufgeschlüsselt nach sexuellen Übergriffen, Belästigung und weiteren Straftaten je Haltepunkt bzw. innerhalb der jeweiligen Zugrelationen mit dazugehörigen Tatzeiten)?
3. Welche Tätergruppen (aufgeschlüsselt nach Geschlecht, Alterskohorte und Staatsangehörigkeit) begingen seit 2011 pro Jahr und Haltepunkt bzw. pro Jahr innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (DB, AVG, etc.) am häufigsten eine illegale Handlung (aufgeschlüsselt nach sexuellen Übergriffen, Belästigung und weiteren Straftaten je Haltepunkt bzw. innerhalb der jeweiligen Zugrelationen mit dazugehörigen Tatzeiten)?
4. Welche Haltepunkte und Verbindungen verzeichnen seit 2011 statistisch die meisten sexuellen Übergriffe (auch Belästigung) und Straftaten in Baden-Württemberg (aufgeschlüsselt nach Jahren mit dazugehörigen Tatzeiten)?

5. Welche Maßnahmen ergreift sie, um sexuelle Übergriffe (auch Belästigung) und weitere Straftaten an Haltepunkten bzw. innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (DB, AVG, etc.) zu verhindern und die Reisenden davor zu schützen?
6. Wie hoch ist die Aufklärungsquote von illegalen Handlungen seit 2011 pro Jahr und Haltepunkt bzw. pro Jahr innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (DB, AVG, etc.) (aufgeschlüsselt nach sexuellen Übergriffen, Belästigung und weiteren Straftaten je Haltepunkt bzw. innerhalb der jeweiligen Zugrelationen mit dazugehörigen Tatzeiten)?

25.10.2016

Dr. Schweickert FDP/DVP

Antwort

Mit Schreiben vom 18. November 2016 Nr. 3-1130.0/130 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Erfüllung polizeilicher Aufgaben auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes fällt grundsätzlich in die örtliche und sachliche Zuständigkeit der Bundespolizei. Die Bundespolizei gehört zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums des Innern und unterliegt bedingt durch das Bundesstaatsprinzip nicht dem Fragerecht von Abgeordneten des Landtages von Baden-Württemberg. Insoweit beschränkt sich die Landesregierung im Folgenden auf Erkenntnisse der Polizei Baden-Württemberg.

1. *Wie viele Meldungen sind seit 2011 pro Jahr und Haltepunkt bzw. pro Jahr innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (Deutsche Bahn AG [DB], Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH [AVG], etc.) an die Polizei bzw. die Bahn gemacht worden (aufgeschlüsselt nach sexuellen Übergriffen, Belästigung und weiteren Straftaten je Haltepunkt bzw. innerhalb der jeweiligen Zugrelationen mit dazugehörigen Tatzeiten)?*
2. *Welche Teile der Bevölkerung (aufgeschlüsselt nach Geschlecht, Alterskohorte und Staatsangehörigkeit) sind seit 2011 pro Jahr und Haltepunkt bzw. pro Jahr innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (DB, AVG, etc.) am häufigsten Opfer geworden (aufgeschlüsselt nach sexuellen Übergriffen, Belästigung und weiteren Straftaten je Haltepunkt bzw. innerhalb der jeweiligen Zugrelationen mit dazugehörigen Tatzeiten)?*
3. *Welche Tätergruppen (aufgeschlüsselt nach Geschlecht, Alterskohorte und Staatsangehörigkeit) begingen seit 2011 pro Jahr und Haltepunkt bzw. pro Jahr innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (DB, AVG, etc.) am häufigsten eine illegale Handlung (aufgeschlüsselt nach sexuellen Übergriffen, Belästigung und weiteren Straftaten je Haltepunkt bzw. innerhalb der jeweiligen Zugrelationen mit dazugehörigen Tatzeiten)?*
4. *Welche Haltepunkte und Verbindungen verzeichnen seit 2011 statistisch die meisten sexuellen Übergriffe (auch Belästigung) und Straftaten in Baden-Württemberg (aufgeschlüsselt nach Jahren mit dazugehörigen Tatzeiten)?*
6. *Wie hoch ist die Aufklärungsquote von illegalen Handlungen seit 2011 pro Jahr und Haltepunkt bzw. pro Jahr innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (DB, AVG, etc.) (aufgeschlüsselt nach sexuellen Übergriffen, Belästigung und weiteren Straftaten je Haltepunkt bzw. innerhalb der jeweiligen Zugrelationen mit dazugehörigen Tatzeiten)?*

Zu 1. bis 4. und 6.:

Weder die Bahnlinien der „Residenzbahn“, der „Nagoldtalbahn“ und der „Relation Mühlacker–Bruchsal“ noch der bahnspezifische Begriff „Haltepunkt“¹ sind in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) ohne weiteres bestimmbar. Eine behelfsweise vorzunehmende manuelle Eingrenzung der entsprechenden Örtlichkeiten wäre aufgrund der erforderlichen Berücksichtigung von Umstrukturierungen der statistischen Tatortschlüssel in den vergangenen fünf Jahren sowie einzubeziehender Ortskenntnis mit außerordentlich hohem Verwaltungsaufwand verbunden.

Zudem müssten alternative statistische Katalogbegriffe zur Rubrik Tatörtlichkeit unter Berücksichtigung der Vielzahl der in Rede stehenden Schlüsselparameter herangezogen werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass die von der originär für den Bahnverkehr zuständigen Bundespolizei bearbeiteten Straftaten mangels Erfassung unter dieser Rubrik nicht ausgewiesen werden können.

Zwar legt das Nichtvorhandensein des Katalogbegriffs „Haltepunkt“ die Vermutung nahe, dass die von der Landespolizei bearbeiteten Straftaten an entsprechenden Örtlichkeiten in der PKS in der Rubrik Tatörtlichkeit gleichsam unter dem Katalogbegriff „Bahnhof“ der Rubrik Tatörtlichkeit erfasst wurden. Doch wären die hierbei zu erwartenden Daten im Bereich der „sexuellen Übergriffe“ vor dem Hintergrund geringer zu erwartenden Fallzahlen und zu berücksichtigender möglicher Fehlerfassungen bei niedrigen zweistelligen Fallzahlen statistisch nicht belastbar. So ist der mit großem Aufwand betriebenen Auswertung nach Straftaten

¹ § 4 Abs. 8 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) definiert „Haltepunkte“ als „Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen“. „Haltepunkte“ im vorgenannten Sinne werden in der PKS nicht erfasst.

an der Tatörtlichkeit „Bahnhof“ für die Antwort der Landesregierung auf den Antrag der Fraktion der FDP/DVP „Straftaten und Sicherheit an Bahnhöfen“ (Drucksache 16/335) zu entnehmen, dass im Jahr 2015 in ganz Baden-Württemberg 60 von der Landespolizei bearbeitete Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung an Bahnhöfen registriert wurden. Insoweit ist von einer ungleich geringeren Anzahl von „sexuellen Übergriffen“ für die auszuwertenden Bereiche der „Residenzbahn“, der „Nagoldtalbahn“ sowie der „Relation Mühlacker–Bruchsal“ auszugehen.

In der Gesamtschau wäre die Beantwortung der Fragen 1 bis 4 und 6 mit einem erheblichen, über das für die Bearbeitung einer Kleinen Anfrage eingeräumte Zeitfenster hinausgehenden Verwaltungsaufwand verbunden, dessen Auswertungsergebnisse letztlich keine belastbaren Aussagen erwarten lassen.

5. Welche Maßnahmen ergreift sie, um sexuelle Übergriffe (auch Belästigung) und weitere Straftaten an Haltepunkten bzw. innerhalb der Züge der Residenzbahn, der Nagoldtalbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal (DB, AVG, etc.) zu verhindern und die Reisenden davor zu schützen?

Zu 5.:

Für die bauliche Ausstattung der Stationen entlang der Strecken der „Residenzbahn“, „Nagoldtalbahn“ und die „Relation Mühlacker–Bruchsal“ ist – auch unter sicherheitsrelevanten Gesichtspunkten – die DB Station&Service AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zuständig.

Die Aufgabenträgerschaft des Landes für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beschränkt sich hingegen auf die Bestellung des Zugbetriebes auf den genannten Strecken. Auch hinsichtlich des Zugbetriebes ist die Bundespolizei gemäß § 3 (1) Nr. 2 BPolG originär für die Gefahrenabwehr zuständig und zwar auch dann, wenn der Betrieb durch ein nichtbundeseigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchgeführt wird.

Das Land nutzt jedoch im Rahmen der laufenden Neuausschreibungen des SPNV seine Möglichkeiten, die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste nachhaltig zu verbessern. Diesbezüglich werden den EVU Vorgaben zur Ausstattung des Rollmaterials und zum Personaleinsatz gemacht. Insbesondere soll die Zahl der videoüberwachten Züge sukzessive mit der Inbetriebnahme der neuen Verkehrsverträge auf alle Fahrzeuge ausgeweitet werden. Die Videoüberwachungen ermöglichen einen Überblick möglichst über den gesamten Fahrgastraum, eine Gesichtserkennung zu Ermittlungszwecken und eine Speicherung der Aufzeichnung über einen Zeitraum von 72 Stunden. Neben der Aufklärung von Straftaten werden durch die Videokameras das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste gestärkt und potenzielle Straftäter abgeschreckt.

Mit Inbetriebnahme der neuen Verkehrsverträge wird zudem durch eine deutlich erhöhte Anzahl von Begleitpersonen mehr Sicherheit in den Zügen erreicht.

Für die in Rede stehenden Strecken sind im Einzelnen folgende Maßnahmen geplant beziehungsweise bereits umgesetzt worden:

Auf den Strecken der „Residenzbahn“ (Karlsruhe–Bietigheim-Bissingen) und „Relation Mühlacker–Bruchsal“ verkehrt derzeit die DB Regio AG mit dem Interregioexpress (IRE) Stuttgart–Karlsruhe und dem Regionalexpress (RE) Stuttgart–Mühlacker–Karlsruhe/Heidelberg im Rahmen des sogenannten Übergangsvertrages. Dieses EVU ist vertraglich verpflichtet, 25 Prozent aller Züge, die aus technischen Gründen nicht ohnehin permanent mit einem Zugbegleiter besetzt sein müssen, mit Begleitpersonal zu besetzen. Darüber hinaus wurde ein Kontingent an speziell ausgebildetem Sicherheitspersonal mit Ersthelferausbildung in Doppelstreife der DB für besonders problematische Züge vorgeschrieben, welches vorzugsweise abends und am Wochenende eingesetzt werden soll (ca. 1,5 Prozent der gesamten Zugkilometer).

Die Albtalverkehrsgesellschaft (AVG) betreibt derzeit auf beiden Strecken die Stadtbahnlinien Karlsruhe–Pforzheim–Bietigheim-Bissingen und Mühlacker–Bruchsal. Zwar müssen auf diesen Linien nur fünf Prozent aller Züge mit Begleitperso-

nal besetzt sein. Das Land hat jedoch bei der Neuvergabe dieser Verkehre Ende 2015 vorgegeben, dass alle Wagen mit Videoüberwachung ausgestattet sein müssen. Zudem müssen auch bei diesen Verkehren besonders problematische Züge mit zusätzlichem Sicherheitspersonal in Doppelstreife besetzt sein.

Ab voraussichtlich Juni 2019 wird das EVU Go-Ahead die IRE-Züge Stuttgart–Karlsruhe betreiben. Die dann zum Einsatz kommenden Triebwagenzüge werden mit Videoüberwachung ausgestattet sein. Außerdem muss jeder IRE-Zug mit mindestens einem Zugbegleiter besetzt sein. Darüber hinaus ist bei besonders problematischen Zügen ebenfalls zusätzliches Sicherheitspersonal in Doppelstreife einzusetzen.

Ebenfalls ab voraussichtlich Juni 2019 werden auf der Residenzbahn und der Relation Mühlacker–Bruchsal die Stadtbahn- und RE-Verkehre neu geordnet. Die AVG wird dann auf diesen Strecken nur noch die Linie Karlsruhe–Pforzheim betreiben. Die RE-Linie Stuttgart–Mühlacker–Karlsruhe/Heidelberg wird eingestellt.

Stattdessen wird das EVU Abellio dann die neuen Metropolexpress(MEX)-Linien Stuttgart–Mühlacker–Pforzheim/Bruchsal und Bietigheim-Bissingen–Pforzheim betreiben. Die von Abellio einzusetzenden Triebwagenzüge werden mit Videoüberwachung ausgestattet sein. Zudem muss zwischen Stuttgart und Mühlacker jeder MEX-Zug mit mindestens einem Zugbegleiter besetzt sein, zwischen Mühlacker und Bruchsal bzw. Pforzheim gilt dies für 50 Prozent aller MEX-Züge. Besonders problematische Züge müssen zudem mit zusätzlichem Sicherheitspersonal doppelt bestreift sein.

Ebenso hat sich die Landesregierung die Möglichkeit vertraglich offen gehalten, in diesen Zügen ein generelles Alkoholverbot auszusprechen, um auch damit die Sicherheit der Fahrgäste zu erhöhen.

Auf der Nagoldtalbahn (Pforzheim–Hochdorf) betreibt derzeit die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) die als „Kulturbahn“ vermarktete RB-Linie Pforzheim–Horb–Tübingen. Diese Verkehre wurden bereits im Jahr 2004 an die RAB vergeben. Der Verkehrsvertrag läuft noch bis Ende 2025. Bei der „Kulturbahn“ müssen 10 Prozent der jährlichen Zugkilometer mit Begleitpersonal gefahren werden. Darüber hinaus ist die RAB verpflichtet, die Züge bei konfliktträchtigen Anlässen (z. B. Volksfesten) zusätzlich zu bestreifen.

Die Landespolizei führt in Abstimmung mit der grundsätzlich für den Bahnverkehr zuständigen Bundespolizei anlassunabhängig und lagebezogen sowohl Kontrollen als auch Schwerpunktaktionen in Zügen und Bahnhöfen durch. Dabei sind die entsprechenden Einsatzmaßnahmen teilweise in regionale bzw. städtische Sicherheitskonzeptionen integriert.

Entsprechende Einsatzmaßnahmen finden mitunter auch im Rahmen der seit dem Jahr 2002 bestehenden Sicherheitskooperation Baden-Württemberg (SIKO BW) statt. Die SIKO BW wurde auf Grundlage einer Vereinbarung des Bundesministeriums des Inneren und des Innenministeriums Baden-Württemberg, der im Jahr 2003 auch das Bundesministerium der Finanzen beigetreten ist, ins Leben gerufen. Im Rahmen dieser Kooperation arbeiten die Polizei Baden-Württemberg, die Bundespolizei und die Bundeszollverwaltung in Baden-Württemberg partnerschaftlich und effektiv zusammen.

Ziele der SIKO BW sind unter anderem die Steigerung der Fahndungseffektivität sowie der sichtbaren Präsenz durch Kooperationen und die Nutzung von Synergieeffekten zur wirksamen Bekämpfung der allgemeinen, der grenzüberschreitenden und der internationalen Kriminalität sowie zur Stärkung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Die erfolgreiche Arbeit der SIKO BW lebt insbesondere vom Austausch aktueller Informationen und Erkenntnisse sowie von der Durchführung gemeinsamer Fahndungs- und Kontrollaktionen. Im Jahr 2016 sind insbesondere die Bekämpfung der illegalen Migration, der Rauschgift- und Eigentums kriminalität sowie die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum die Schwerpunktthemen der Sicherheitskooperation.

Im Rahmen der SIKO BW wurden seit dem Jahr 2011 bis November 2016 insgesamt 1.002 Einsätze mit Bezug zu Bahnhöfen durchgeführt². Davon waren 732 Einsätze mit Beteiligung der regionalen Polizeipräsidien in Baden-Württemberg, bei denen insgesamt 5.711 polizeiliche Einsatzkräfte eingesetzt und 27.640 Einsatzstunden geleistet wurden. Hierbei wurden 658 Strafanzeigen und 424 Ordnungswidrigkeiten erfasst sowie 286 Platzverweise ausgesprochen. Insgesamt galten 351 SIKO-Einsätze der Verhinderung von Gewalt im öffentlichen Raum.

Im Bereich der Residenzbahn (Karlsruhe–Stuttgart), Nagoldtalbahn (Pforzheim–Hochdorf) und der Zugverbindung Mühlacker–Bruchsal fanden seit dem Jahr 2011 mehr als 190 Einsätze im Rahmen der SIKO BW statt.

Ferner informiert die Polizei auf den Internetpräsenzen www.polizei-beratung.de, www.polizei-bw.de und www.polizei-für-dich.de rund um die Thematik „*sexuelle Übergriffe bzw. sexuelle Nötigung*“. Dabei wird insbesondere über das richtige Verhalten bei Gewalt und sexuellen Übergriffen in der Öffentlichkeit sowie den Ablauf von Strafverfahren informiert.

Im Hinblick auf weitere Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr wird auf die Antwort der Landesregierung zu den Fragen 4 bis 7 des Antrags der Fraktion der FDP/DVP „Straftaten und Sicherheit an Bahnhöfen“ (Drucksache 16/335) verwiesen.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration

² Bei der aktuellen Auswertung der SIKO-Einsätze mit Bezug zu Bahnhöfen wurden die Erfassungsmodalitäten geändert, sodass die Einsatzzahlen nicht mit denen vorheriger Landtagsdrucksachen vergleichbar sind.