

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dr. Rainer Kraft, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/3673 –

Brandanschläge auf Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

In verschiedenen Regionen Deutschlands kam es in den vergangenen Jahren wiederholt zu Bränden an Einrichtungen der Infrastruktur des Schienennetzes. Betroffen waren Städte wie Berlin, Köln, Leipzig, Halle, Hamburg, Bad Bevensen und Köln, aber auch andere Regionen Deutschlands (www.faz.net/aktuell/politik/inland/brandanschlaege-auf-bahnanlagen-berliner-polizei-prueft-bekennerschreiben-15067329.html).

In der Regel handelt es sich um Kabelbrände, die zu Störungen an den Signalanlagen führen. Es fanden jedoch auch Brandanschläge auf Stellwerke statt. Die Brände verursachen Verspätungen und Zugausfälle und beeinträchtigen das Netz durch Zugumleitungen. Teilweise musste Schienenersatzverkehr organisiert werden. Die Brandanschläge werden von den Polizeibehörden als politisch motiviert eingeordnet (beispielsweise 13 Brandanschläge auf Deutschland verteilt beim G20 Gipfel, www.handelsblatt.com/politik/deutschland/brandanschlaege-auf-deutsche-bahn-polizei-sucht-weiter-nach-taetern/19954508.html?ticket=ST-10196863-PUzVIvIs0KfVm0aYEuk-ap3).

1. Wie viele von Dritten verursachte Brände an der Infrastruktur des deutschen Schienennetzes, insbesondere Kabelbrände, gab es in den Jahren 2013 bis 2017 (bitte getrennt nach Kalenderjahren und Regionen aufschlüsseln)?

Folgende Fälle von Brandstiftungsdelikten gem. §§ 306 bis 306d, 306f des Strafgesetzbuchs (StGB) wurden im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei in der Polizeilichen Kriminalstatistik erfasst:

Jahr	Erfasste Fälle
2013	44
2014	42
2015	43
2016	28
2017	29

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat für eine Teilmenge von 77 Ereignissen dieser von der Bundespolizei erfassten Fälle in den Jahren von 2013 bis 2017 eine Differenzierung nach Bundesländern übermittelt:

2013

Bundesland	Anzahl
Berlin	7
Baden-Württemberg	2
Niedersachsen	1
Mecklenburg-Vorpommern	1
Bayern	
Brandenburg	
Bremen	
Hamburg	
Hessen	
Nordrhein-Westfalen	
Rheinland-Pfalz	
Saarland	
Sachsen	
Sachsen-Anhalt	
Thüringen	
Schleswig-Holstein	
Summe	11

2014

Bundesland	Anzahl
Berlin	3
Sachsen-Anhalt	2
Bayern	1
Niedersachsen	1
Sachsen	1
Baden-Württemberg	
Brandenburg	
Bremen	
Hamburg	
Hessen	
Nordrhein-Westfalen	
Rheinland-Pfalz	
Saarland	
Thüringen	
Mecklenburg-Vorpommern	
Schleswig-Holstein	
Summe	8

2015

Bundesland	Anzahl
Sachsen	6
Niedersachsen	3
Baden-Württemberg	1
Nordrhein-Westfalen	1
Bayern	
Berlin	
Brandenburg	
Bremen	
Hamburg	
Hessen	
Rheinland-Pfalz	
Saarland	
Sachsen-Anhalt	
Thüringen	
Mecklenburg-Vorpommern	
Schleswig-Holstein	
Summe	11

2016

Bundesland	Anzahl
Baden-Württemberg	5
Berlin	4
Brandenburg	4
Sachsen	3
Niedersachsen	2
Rheinland-Pfalz	1
Sachsen-Anhalt	1
Thüringen	1
Bayern	
Bremen	
Hamburg	
Hessen	
Nordrhein-Westfalen	
Saarland	
Mecklenburg-Vorpommern	
Schleswig-Holstein	
Summe	21

2017

Bundesland	Anzahl
Nordrhein-Westfalen	7
Sachsen	6
Berlin	2
Brandenburg	2
Hamburg	2
Niedersachsen	2
Sachsen-Anhalt	2
Baden-Württemberg	1
Bayern	1
Bremen	1
Hessen	
Rheinland-Pfalz	
Saarland	
Thüringen	
Mecklenburg-Vorpommern	
Schleswig-Holstein	
Summe	26

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung im in Frage 1 genannten Zeitraum der dadurch entstandene finanzielle Schaden in Mio. Euro (bitte getrennt nach Kalenderjahren und Regionen aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

3. Wie viele Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund dieser Brandschäden ausgefallen bzw. waren verspätet (bitte getrennt nach Kalenderjahren 2013 bis 2017 und Regionen aufschlüsseln)?

Nach Angaben der DB AG kam es in diesem Zusammenhang im Zeitraum von 2014 bis 2017 zu 335 Ausfällen (Zug verkehrte nicht) und 396 Teilausfällen (Zug verkehrte nur auf einem Teil seines Laufweges). Für 2013 liegen der DB AG keine Zahlen vor.

	Ausfälle	Teilausfälle
2014	65	114
2015	38	82
2016	147	21
2017	85	179

4. Wie viele Täter oder Tätergruppen konnten ermittelt werden (bitte nach Alter, Geschlecht und Nationalität aufschlüsseln)?

Nach Mitteilung der Bundespolizei ergibt sich folgende Differenzierung der durch die Bundespolizei ermittelten Täter oder Tätergruppen bezogen auf die in der Antwort zu Frage 1 dargestellten Brandstiftungen:

Jahr	gesamt	männlich	weiblich
2013	15	9	6
2014	8	8	0
2015	22	19	3
2016	6	6	0
2017	14	10	4

Staatsangehörigkeit									
2013		2014		2015		2016		2017	
Deutschland	12	Deutschland	4	Deutschland	21	Deutschland	4	Deutschland	12
Polen	1	Polen	1	Polen	1	Frankreich	1	Iran	1
Russische Föderation	1	Tschechische Republik	1			Polen	1	Rumänien	1
Tschechische Republik	1	Türkei	2						

Alter zur Tatzeit									
2013		2014		2015		2016		2017	
Alter	Anzahl	Alter	Anzahl	Alter	Anzahl	Alter	Anzahl	Alter	Anzahl
12	2	14	2	14	1	12	1	10	1
16	1	18	2	15	1	13	1	11	1
18	1	20	1	16	1	23	1	14	1
19	1	23	1	21	4	30	1	21	1
21	1	25	1	28	2	62	2	25	2
22	1	26	1	29	1			26	1
23	1			32	1			30	1
24	2			33	1			37	1
26	1			36	1			44	1
31	1			37	1			47	1
35	1			40	1			52	1
45	1			41	1			54	1
50	1			56	1			57	1
				57	1				
				61	2				
				66	1				
				92	1				

5. Welchem Milieu oder bei politischem Hintergrund, welchem politischen Spektrum konnten die ermittelten bzw. in Verdacht geratenen Täter(gruppen) zugeordnet werden?

Nach Mitteilung der Bundespolizei erfolgt keine Erfassung dieser Daten. Sobald ein politisch motivierter Bezug zu erkennen ist (z. B. durch die Veröffentlichung von Selbstbeichtigungsschreiben), wird der Vorgang aufgrund der fehlenden repressiven Zuständigkeit der Bundespolizei an die jeweilige Staatsschutzdienststelle der Landespolizei übergeben.

6. Unternehmen die Deutsche Bahn AG, die Bundespolizei oder nach Kenntnis der Bundesregierung andere (Länder-)Institutionen Gegenmaßnahmen?

Wenn ja, haben diese Maßnahmen bereits messbare Erfolge erbracht?

Auf der Grundlage entsprechender Gefährdungsbewertungen werden die Bahnanlagen im Einzelnen nach dem Grad ihrer jeweiligen Gefährdung klassifiziert und bei entsprechenden Lagen durch strukturiert vorbereitete polizeiliche Maßnahmen geschützt. Die polizeilichen Schutzmaßnahmen werden dabei durch Maßnahmen privater Sicherheitsdienste der Eisenbahnen im Rahmen der unternehmerischen Sicherheitsvorsorge ergänzt. Der polizeiliche Schutz der Eisenbahninfrastruktur erfolgt sowohl bei allgemeinen als auch bei besonderen polizeilichen Lagen in verschiedenen Einsatzformen (z. B. Bestreifung zu Fuß oder motorisiert, Überwachung aus der Luft, Postierungen), unter Einsatz technischer Hilfsmittel (z. B. Polizeihubschrauber, Videotechnik) und in unterschiedlicher Intensität.

