



HESSISCHER LANDTAG

08. 04. 2026

Kleine Anfrage

Sascha Herr (fraktionslos) vom 04.02.2026

Gewalt gegen Zugbegleiter und Kontrollpersonal im Schienenverkehr in Hessen und Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Der tödliche Angriff auf einen Zugbegleiter im Rahmen einer Fahrkartenkontrolle, über den jüngst berichtet wurde, hat bundesweit Entsetzen ausgelöst. Der Vorfall macht in dramatischer Weise deutlich, dass Beschäftigte im Schienenpersonennahverkehr, insbesondere Zugbegleiter und Kontrollpersonal, im Rahmen ihrer täglichen Arbeit einem besonderen Gewalt- und Eskalationsrisiko ausgesetzt sind. Zugbegleiter übernehmen im Alltag faktisch ordnungsrelevante Aufgaben wie Fahrkartenkontrollen, Hausrechtsdurchsetzung und Konfliktklärung, ohne über hoheitliche Befugnisse zu verfügen. Eine systematische, transparente Darstellung der Angriffe auf dieses Personal, der Schwere der Verletzungen sowie der daraus gezogenen sicherheitspolitischen Schlussfolgerungen liegt für Hessen bislang nicht öffentlich vor. Vor diesem Hintergrund ist eine parlamentarische Befassung geboten.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Zugbegleiterinnen und -begleiter leisten mit ihrer Arbeit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des öffentlichen Personennahverkehrs als Teil der Daseinsvorsorge und haben wie alle anderen Menschen in unserem Land auch das Recht auf körperliche Unversehrtheit. Deshalb steht die Gewährleistung des Schutzes dieser Menschen während der Ausübung ihrer gesellschaftlich wertvollen Tätigkeit im besonderen Fokus.

Die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen wird gemäß § 5 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) durch die kommunalen Aufgabenträger als Selbstverwaltungsaufgabe wahrgenommen. Die Aufgabenträger nehmen unter anderem die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Verkehrsverbünden wahr. Die Verkehrsverträge werden folglich zwischen dem Verkehrsverbund und dem beauftragten Verkehrsunternehmen geschlossen. Darin werden zu erbringende Leistungen und deren Qualität, so auch die Sicherheit von Personal und Fahrgästen, geregelt. Der Aspekt der Sicherheit zählt gemäß § 4 Abs. 2 ÖPNVG zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz wie folgt:

- Frage 1 Wie viele polizeilich bekannt gewordene Angriffe auf Zugbegleiter und sonstiges Kontrollpersonal im Schienenpersonennahverkehr wurden in Hessen in den Jahren 2015 bis 2024 jeweils registriert?
- Frage 2 In wie vielen dieser Fälle standen die Angriffe nach Kenntnis der Landesregierung in einem unmittelbaren Zusammenhang mit Fahrkartenkontrollen oder der Durchsetzung des Hausrechts in Zügen oder an Bahnsteigen? Bitte jährlich ausweisen.
- Frage 3 Welche Verletzungsfolgen traten bei den betroffenen Zugbegleitern und Kontrolleuren in Hessen in den Jahren 2015 bis 2024 auf? Bitte nach Verletzungsschwere darstellen.
- Frage 4 In wie vielen Fällen führten Angriffe auf Zugbegleiter oder Kontrollpersonal in Hessen in den Jahren 2015 bis 2024 zu stationären Krankenhausaufenthalten oder längerfristiger Arbeitsunfähigkeit?
- Frage 5 Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung zu wiederkehrenden Eskalationsmustern bei Angriffen auf Zugbegleiter vor, insbesondere im Zusammenhang mit Fahrkartenkontrollen?

- Frage 6 Welche regionalen Schwerpunkte lassen sich bei Angriffen auf Zugbegleiter und Kontrollpersonal im Schienenverkehr in Hessen erkennen? Bitte nach Polizeipräsidien darstellen.
- Frage 7 Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung darüber vor, ob sich Häufigkeit oder Schwere von Angriffen auf Zugbegleiter in Hessen seit Einführung des Waffen- und Messerverbots im öffentlichen Personenverkehr verändert haben?

Die Fragen 1 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechend der Vorbemerkung obliegt der operative Betrieb des SPNV nicht dem Land. Dies schließt die Personalplanung und den daraus resultierenden Personaleinsatz mit ein. Vor diesem Hintergrund führt das Land Hessen keine Statistiken über Angriffe auf beziehungsweise Verletzungen oder Arbeitsunfähigkeiten von Zugbegleiterinnen und -begleitern aller beauftragten Verkehrsunternehmen. Die Pressemeldungen der vergangenen Tage haben aufgezeigt, dass die Verkehrsunternehmen selbst, die meist nicht nur in Hessen tätig sind, keine isolierten Zahlen zum hessischen Einsatzgebiet liefern können.

Auch eine Erhebung der Daten mittels der polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) ist nicht möglich. Straftaten in Zügen und an Bahnhöfen werden im Regelfall durch die Bundespolizei erfasst und anschließend – sofern PKS-relevant – an die hessische PKS übermittelt. Dabei werden die spezifischen Opfereigenschaften „Fahrdienstpersonal“ oder „Kontrollpersonal“ nicht bundeseinheitlich übertragen. Zudem werden weder der Anlass einer Tat noch Eskalationsmuster als eigenständige, statistisch auswertbare Parameter erfasst. Gleiches gilt für Angaben zu Verletzungsschwere, stationären Krankenhausaufenthalten oder längerfristiger Arbeitsunfähigkeit.

- Frage 8 Welche Schutz-, Schulungs- oder Deeskalationsmaßnahmen stehen Zugbegleitern und Kontrollpersonal im hessischen Schienenverkehr derzeit zur Verfügung? Bitte darstellen.

Die konkrete Ausgestaltung von Schutz- und Schulungsmaßnahmen im hessischen Schienenverkehr obliegt aus den genannten Gründen den Verkehrsverbünden beziehungsweise den beauftragten Verkehrsunternehmen. Die Verkehrsverbünde stehen hierzu in engem Austausch mit den Verkehrsunternehmen, um über Sicherheits- und Schutzmaßnahmen zu beraten.

- Frage 9 Welche Formen der Zusammenarbeit bestehen zwischen Landespolizei, Bundespolizei und Verkehrsunternehmen in Hessen, speziell mit dem Ziel, Zugbegleiter und Kontrollpersonal vor Gewalt zu schützen?
- Frage 10 Welche sicherheitspolitischen Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus der Entwicklung der Angriffe auf Zugbegleiter und Kontrollpersonal für die künftige Gestaltung der Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr in Hessen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bereits vor dem gewaltsamen Tod des Zugbegleiters S. Çalar war die Sicherheit im SPNV sowie im ÖPNV allgemein ein wichtiges Anliegen für die Landesregierung. In diesem Sinne wurde zum Beispiel bereits am 28. Januar 2025 die Verordnung über das Verbot des Führens von Waffen und Messern in Verkehrsmitteln des öffentlichen Personenverkehrs erlassen (GVBl. 2025, Nr. 5).

Infolge des Angriffs auf S. Çalar fand am 13. Februar 2026 der sogenannte „Sicherheitsgipfel“ unter Beteiligung von Vertretern der Deutschen Bahn, des Bundesverkehrsministeriums, der Branche und der Länder statt, bei dem ein Maßnahmenpaket insbesondere im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn geschnürt wurde. Die Länder haben die Schlussfolgerungen im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 25. und 26. März 2026 weiter behandelt. Darin wurde die gemeinsame gesellschaftliche Herausforderung, den Übergriffen auf Fahrgäste und Zugpersonal entschieden entgegenzuwirken, anerkannt und die Unterstützung des Aktionsplans für mehr Sicherheit auf der Schiene betont. Darüber hinaus sprechen sich die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister dafür aus, den strafrechtlichen Schutz für Beschäftigte im ÖPNV zu stärken sowie einheitliche technische Standards für Videoüberwachung, kombiniert mit KI-gestützter Auswertungstechnik, in Fahrzeugen und Stationen zu installieren. Die Maßnahmen der Verkehrsunternehmen in Form von besserer technischer Ausstattung für Beschäftigte, insbesondere der Einsatz von Bodycams, und verbesserte standardisierte Schulungen zur Deeskalation sorgen für eine weitere Verbesserung der Sicherheitsstandards. Die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister setzen sich außerdem für eine lage- und risikoorientierte Stärkung der Personalpräsenz ein und halten es für erforderlich, digitale Fahrausweise einschließlich des Deutschlandtickets so weiterzuentwickeln, dass konfliktträchtige Ausweis- und Personalienkontrollen weitgehend entbehrlich werden. Dabei soll der Fälschungs- und Missbrauchsschutz durch technische Sicherheitsmerkmale gestärkt werden.

Die Polizeibehörden führen gemeinsame und abgestimmte Kontrollaktionen mit den Kommunen und örtlichen Verkehrsbetrieben durch. Beispielsweise besteht eine Kooperationsvereinbarung zwischen Landespolizei, Bundespolizei, Stadt Frankfurt, Deutscher Bahn und Frankfurter Verkehrsgesellschaft für die Verkehrsanlagen der DB InfraGO AG und der VGF am Hauptbahnhof Frankfurt am Main sowie Anlagen und Flächen von DB InfraGO, der VGF und der Stadt Frankfurt am Main im Bahnhofsumfeld sowie weiteren sicherheitsrelevanten Bereichen im Frankfurter ÖPNV.

Aufgrund der durch die Landesregierung Anfang des Jahres 2025 eingerichteten Waffen- und Messerverbotszone im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) können örtliche Ordnungsbehörden und Polizei anlasslose Kontrollen nach § 42c Waffengesetz durchführen. Ein Verstoß gegen das Waffenverbot ist eine Ordnungswidrigkeit und kann mit einem Bußgeld bis zu 10.000 Euro geahndet sowie Waffen und Messer eingezogen werden. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV und mithin von Fahrgästen sowie Zugpersonal.

Im Rahmen der Sicherheitsinitiative KOMPASS hat die Landesregierung Ende des Jahres 2023 den Baustein KOMPASSbahnhof mit einem Pilotprojekt auf den Weg gebracht. Hierzu wurden sechs Pilotkommunen (Rüsselsheim, Hofgeismar, Fulda, Hofheim am Taunus, Maintal und Neustadt/Hessen) ausgewählt. Nach Ende der Pilotphase Mitte 2026 ist die sukzessive Ausweitung von KOMPASSbahnhof geplant. Daneben existieren auch Sicherheits- und Ordnungspartner-schaften mit der Deutschen Bahn AG (InfraGO AG) sowie der Bundespolizei.

Wiesbaden, 5. April 2026

In Vertretung:
Ines Fröhlich