

Positionspapier Sicherung der Bahn durch die Bundespolizei

Beschluss der AG Inneres der SPD-Bundestagsfraktion v. 13. Januar 2026

I. Ausgangslage: Fragmentierte Zuständigkeit für Sicherheitsaufgaben der Bahn

Fernbahnhöfe sind zentrale Mobilitätsknoten und zugleich Teil der kritischen Infrastruktur. Als hochfrequentierte, offene und vielfältig genutzte Räume treffen hier unterschiedliche Bedürfnisse und soziale Realitäten aufeinander: Transit und Konsum, Warte- und Aufenthaltsfunktionen, aber auch die Inanspruchnahme sozialer Hilfsangebote. Diese Mehrfachfunktion erhöht die Komplexität sicherheitspolitischer Anforderungen erheblich. Gerade weil Bahnhöfe längst nicht nur Durchgangsorte, sondern faktische öffentliche Aufenthaltsräume sind, hängt das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung in besonderem Maße von sichtbarer Präsenz, klaren Zuständigkeiten und einem professionellen, deeskalierenden Umgang mit konflikthafter Situation ab.

Die DB Sicherheit und ihre Subunternehmen mit ihren insgesamt über 5.000 Beschäftigten leisten seit jeher einen beträchtlichen und außerordentlich wichtigen Beitrag, für den wir alle zu Dank verpflichtet sind. Gleichzeitig ist die Sicherheitsarchitektur im Bahnkontext derzeit von parallelen Zuständigkeiten und einem Nebeneinander unterschiedlicher Akteure geprägt – darunter Bundespolizei, die Landespolizei, DB-Sicherheit einschließlich ihrer verschiedenen Subunternehmen, die Sicherheitsdienste der regionalen Verkehrsbetriebe. Unterschiedliche Standards, Befugnisse und Verantwortlichkeiten führen zu Koordinationsproblemen, Reibungsverlusten und einem uneinheitlichen Schutzniveau.

Doch nicht nur Bahnhöfe, sondern auch Gleisanlagen, Stellwerke, Betriebs- und Leitstellen, Energie- und Kommunikationssysteme sowie Brücken, Tunnel und Abstellanlagen sind integrale Bestandteile der kritischen Infrastruktur im Bahnverkehr. Sie sichern die Funktionsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt und sind für Mobilität, Versorgungssicherheit und wirtschaftliche Stabilität von zentraler Bedeutung. Der aktuelle Anschlag auf das Berliner Stromnetz – bei dem im Südwesten der Stadt zehntausende Haushalte und zahlreiche Betriebe teils über Tage ohne Strom und Wärme waren – zeigt in aller Deutlichkeit, wie verwundbar kritische Infrastruktur gegenüber Sabotage und gezielten Angriffen ist.

Aufgrund der verschärften Sicherheitslage dürfen zentrale Sicherungsleistungen, wie der Schutz der kritischen Infrastruktur Bahn, nicht weiter einer staatlichen Steuerungs- und Kontrollmöglichkeit durch die Übernahme durch Private entzogen werden. Sicherheitsstandards dürfen nicht von betriebswirtschaftlichen Interessen abhängen.

Es ist daher sicherheitspolitisch geboten, Schutz- und Sicherungsaufgaben im Bereich kritischer Infrastruktur langfristig verlässlich, bundeseinheitlich und staatlich verantwortet zu organisieren. Der hohen Systemrelevanz der Bahn und ihrer potenziellen Verwundbarkeit wird man daher am besten gerecht, diese Aufgaben bei der Bundespolizei zu bündeln.

II. Forderung: Bündelung der Sicherheitsaufgaben bei der Bundespolizei

Die AG Inneres der SPD-Bundestagsfraktion setzt sich vor diesem Hintergrund dafür ein, dass die Bahn und die schienengebundene Infrastruktur als zentraler Bestandteil der kritischen Infrastruktur auf einem einheitlichen und staatlich verantworteten Schutzniveau gesichert werden.

Zu diesem Zweck sollen die sicherheitsrelevanten Aufgaben der Bundespolizei und der DB Sicherheit in einer neu zu schaffenden Organisationseinheit innerhalb der Bundespolizei gebündelt werden. Die Integration dient weniger der bloßen Vergrößerung als vielmehr einer strukturellen Modernisierung: Ein eigenständiger „Zentraler Objektschutz Bahn (ZOS Bahn)“ übernimmt die bislang von der DB Sicherheit geleisteten Aufgaben, also u.a. klar definierte Präsenz-, Bewachungs- und Meldetätigkeiten, wird gezielt qualifiziert und in klare Einsatz- und Kommunikationsstrukturen eingebunden. So wird der Polizeivollzugsdienst der Bundespolizei entlastet und zugleich ein verlässliches, bundeseinheitliches

Schutzniveau an Fernbahnhöfen sowie insgesamt im Bereich der der kritischen Infrastruktur Bahn sichergestellt.

Künftig soll auch die Wahrnehmung des Hausrechts im Bereich der Bahnhöfe und Bahnanlagen in staatliche Verantwortung überführt und durch die Bundespolizei bzw. dem ZOS Bahn der Bundespolizei ausgeübt werden. Dadurch werden Zuständigkeiten gebündelt, einheitliche Standards im Umgang mit Verstößen gegen die Nutzungs- und Aufenthaltsregeln geschaffen und Schnittstellenprobleme zwischen DB-Sicherheit, ihrer Subunternehmen, der Landespolizei, den Sicherheitsdiensten der regionalen Verkehrsbetreiber und der Bundespolizei reduziert. Die Übertragung des Hausrechts ermöglicht zugleich ein konsequentes, rechtssicheres und deeskalationsorientiertes Vorgehen aus einer Hand und stärkt die Handlungsfähigkeit der Bundespolizei insbesondere in konflikträchtigen Situationen, ohne dass hierfür zusätzliche privatwirtschaftliche Strukturen erforderlich sind.

Das Anforderungsprofil der neuen Einheit soll sich am Modell des Zentralen Objektschutzes (ZOS) der Berliner Polizei orientieren, das zeigt, dass Schutz- und Präsenzaufgaben staatlich, professionell und tarifgebunden erbracht werden können. Dieses Modell ist dem Grunde nach auf die Bundespolizei übertragbar und ermöglicht die Schaffung einer eigenen Beschäftigtengruppe mit klarer Abgrenzung zu hoheitlichen Vollzugsbefugnissen der Polizeivollzugsbeamten.

Der ZOS Bahn der Bundespolizei eröffnet zusätzliches Rekrutierungspotenzial. Er kann als Einstieg dienen und bei entsprechender Qualifikation den Übergang in den Polizeivollzugsdienst ermöglichen. So werden neue Zielgruppen gewonnen, Personal langfristig gebunden und ein verlässlicher Nachwuchspool für die Bundespolizei aufgebaut.

Dem Personal der DB Sicherheit sowie der eingesetzten Subunternehmen soll nach Eignungsfeststellung und Qualifizierungsmaßnahmen ein attraktives Angebot zur Übernahme in den Dienst der Bundespolizei unterbreitet werden, um ein dauerhaft verlässliches, professionelles und bundeseinheitliches Sicherheitsniveau zu gewährleisten.

Durch die Überführung der Sicherheitsaufgaben entfallen entsprechende Aufwendungen bei der Deutschen Bahn, sodass eine Gegenfinanzierung möglich ist. Die Finanzierung kann insbesondere durch eine Anpassung der Bundesmittel an die Deutsche Bahn, durch die Festsetzung geeigneter Gebühren oder durch andere zweckmäßige Finanzierungsinstrumente erfolgen. Ziel ist eine verlässliche Ausstattung der Bundespolizei, ohne den Bundeshaushalt insgesamt zusätzlich zu belasten.

Im Rahmen der Novellierung des Bundespolizeigesetzes sollen sowohl die Übertragung der Sicherungsaufgaben von der Deutschen Bahn auf die Bundespolizei als auch die Rechtsgrundlage für den ZOS Bahn der Bundespolizei rechtssicher geregelt werden. Um einen reibungslosen Übergang ohne Schutzlücken zu gewährleisten, ist der Weiterbetrieb des bestehenden Schutzes bis zum Wirksamwerden der neuen Strukturen verbindlich sicherzustellen.