

Stand: 10.02.2026 21:58:48

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/9969

"Sicherheitspaket bayerischer Nahverkehr - Einführung digitaler Hausverbote, strafrechtliche Flankierung, Verhinderung von Belastungen für den Steuerzahler durch konsequenten Regress und vollständige Kostenfreistellung der Verkehrsunternehmen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/9969 vom 10.02.2026



Antrag

der Abgeordneten **Markus Striedl, Katrin Ebner-Steiner, Benjamin Nolte, Daniel Halemba** und **Fraktion (AfD)**

Sicherheitspaket bayerischer Nahverkehr – Einführung digitaler Hausverbote, strafrechtliche Flankierung, Verhinderung von Belastungen für den Steuerzahler durch konsequenten Regress und vollständige Kostenfreistellung der Verkehrsunternehmen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, dem Landtag umgehend einen Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) vorzulegen sowie eine Bundesratsinitiative zur Reform des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu starten.

Das Ziel ist es, das Personal wirksam zu schützen, Sachbeschädigungen zu sanktionieren und die Durchsetzung von Hausverboten rechtlich wie technisch auf das Niveau privater Dienstleister zu heben. Das Paket umfasst folgende sechs Säulen:

1. Softwarebasierte Identifizierung und Hausrechte: Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der softwareseitigen Hinterlegung von Hausverboten in Ticket-IDs. Ein Hausverbot soll zwingend bei tätlichen Angriffen, massiven Beleidigungen, systematischer oder fortgesetzter Leistungserschleichung sowie erheblichem Vandalismus ausgesprochen werden.
2. Strafrechtliche Priorisierung des Hausfriedensbruchs: Sicherstellung, dass das Betreten von Fahrzeugen trotz eines softwareseitig hinterlegten Hausverbots konsequent als Hausfriedensbruch (§ 123 Strafgesetzbuch) verfolgt wird.
3. Vermeidung von Belastungen für den Steuerzahler durch unmittelbare Haftung: Es ist sicherzustellen, dass Verursacher von Vandalismus oder massiven Betriebsstörungen für sämtliche daraus resultierenden Kosten unmittelbar haftbar gemacht werden. Dies umfasst neben Sachschäden ausdrücklich auch Personalkosten und Fahrgastentschädigungen. Im Gegensatz zu Schadensfällen im Privatrecht werden diese Kosten im ÖPNV derzeit oft über die Verkehrsverträge und öffentlichen Ausschreibungen indirekt auf den Steuerzahler abgewälzt. Eine konsequente Regressführung gegenüber dem Verursacher muss sicherstellen, dass diese Kosten nicht länger den Steuerzahler belasten, sondern nach dem Verursacherprinzip vollständig vom Schädiger getragen werden.
4. Reform der Beförderungspflicht (Bundesratsinitiative): Initiative zur Änderung von § 22 PBefG, damit die Beförderungspflicht bei Gewalt, massiven Beleidigungen, systematischer Leistungserschleichung oder erheblicher Sachbeschädigung kraft Gesetzes dauerhaft erlischt.
5. Vollständige Kostenfreistellung der EVU durch den Freistaat: Der Freistaat stellt die Mittel für die IT-Anpassungen (Schnittstellen), den Aufbau einer zentralen staatlichen Widerspruchsstelle sowie einen jährlichen Sicherheitsfonds für Personal an Brennpunkten zu 100 Prozent bereit. Die EVU dürfen durch diese staatliche Sicherheitsaufgabe finanziell nicht belastet werden.

6. Einführung einer Identifikationsobliegenheit: Die Staatsregierung wird aufgefordert, die bayerischen Beförderungsbedingungen so anzupassen, dass die Gültigkeit jedes Beförderungsvertrages – auch beim Erwerb anonymer Fahrscheine (z. B. Streifenkarten) – an die Verpflichtung geknüpft wird, auf Verlangen des Kontrollpersonals einen gültigen Lichtbildausweis vorzuzeigen. Wer die Identifizierung verweigert, verliert seinen Anspruch auf Beförderung.

Begründung:

Die aktuelle Sicherheitslage im bayerischen Nahverkehr – verdeutlicht durch den Tod eines Zugbegleiters – macht eine Abkehr von der bisherigen „Drehtür-Mentalität“ zwingend erforderlich. Durch die Integration von Sperrinformationen in die Ticket-Software wird die Identifizierung von Störern technisch einfach möglich. Wer trotz Verbot zusteigt, begeht einen vorsätzlichen Hausfriedensbruch. Ein zentraler Aspekt ist zudem die fiskalische Gerechtigkeit: Während im Privatrecht der Schädiger unmittelbar haftet, werden Schäden im ÖPNV derzeit systembedingt häufig über die Kalkulationen in Ausschreibungsverfahren auf den Steuerzahler übertragen. Dies ist durch eine konsequente Regressführung zu korrigieren. Da Sicherheit eine staatliche Kernaufgabe ist, übernimmt der Freistaat die volle finanzielle Verantwortung.