

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Jeannette Auricht und Rolf Wiedenhaupt (AfD)**

vom 6. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. März 2025)

zum Thema:

Frauenabteile im ÖPNV: Sicherheitsmaßnahme oder Symbolpolitik?

und **Antwort** vom 26. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Jeannette Auricht (AfD) und
Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21890
vom 06.03.2025

über Frauenabteile im ÖPNV: Sicherheitsmaßnahme oder Symbolpolitik?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) mit ihrem Tochterunternehmen S-Bahn Berlin GmbH sowie die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind bzw. in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben werden.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Einer aktuellen Anfrage der AfD-Bundestagsfraktion zufolge wurden im Jahr 2024 am Berliner Hauptbahnhof die meisten Gewaltdelikte unter den Bahnhöfen in Deutschland verzeichnet. Es gab 764 Fälle, verglichen mit 620 Fällen im Vorjahr.¹ Laut dem Sicherheitsbericht der BVG (2024) ereignen sich täglich durchschnittlich mehr als elf Gewalttaten in U-Bahnen, Bussen und auf Bahnhöfen der Berliner Verkehrsbetriebe. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 4.181 Fälle von Körperverletzungen, Nötigungen, Raubüberfällen und Sexualdelikten verzeichnet, was den höchsten Wert der letzten zehn Jahre darstellt. Die Zahl der Sexualdelikte stieg seit 2014 kontinuierlich von 68 auf 313 im Jahr 2022, während 2023 insgesamt 259 Vorfälle registriert wurden. Die Anzahl der Nötigungen erhöhte sich von 284 im Jahr 2014 auf 636 im letzten Jahr.² Die Polizeiliche Eingangsstatisik erfasst Taten, wenn sie der Polizei bekannt werden, was eine Dunkelziffer impliziert.³

¹ Deutscher Bundestag, Kleine Anfrage, [Drucksache 20/15054](#).

² „BVG zählt so viele Gewalttaten wie seit zehn Jahren nicht“, (02.09.2024) (<https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/09/berlin-bvg-gewalttaten-sicherheitsbericht-statistik-diebstahl.html>).

³ Gewalt an Bahnhöfen steigt - Berlin mit meisten Delikten, 01.03.2025 (<https://www.faz.net/agenturmeldungen/dpa/gewalt-an-bahnhoeften-steigt-berlin-mit-meisten-delikten-110328798.html>).

Während Konzepte wie separate Frauenabteile diskutiert werden, halten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) die bisherigen Sicherheitsvorkehrungen in ihren Fahrzeugen für ausreichend.⁴

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Einführung einer solchen Maßnahme, d. h., Frauenabteile im ÖPNV einzurichten? Gibt es eine offizielle Position dazu?

Frage 2:

Plant der Senat eine solche Maßnahme umzusetzen? Sofern ja, wann?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verbesserung der objektiven Sicherheit als auch des subjektiven Sicherheitsempfindens aller Nutzungsgruppen des ÖPNV ist eine wichtige verkehrspolitische Zielsetzung. Hierfür stehen die Verkehrsunternehmen, Landes-, Bundespolizei im Nahverkehr im Austausch und richten ihre Einsatzkonzepte an einem abgestimmten Lagebild aus. Maßnahmen, die zur Verbesserung der Sicherheit umgesetzt werden, beziehen sich auf alle Anlagen des ÖPNV: Haltestellen, Bahnhöfe und Fahrzeuge.

Die Einführung eines speziellen Frauenabteils im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) in Berlin ist derzeit nicht geplant. Diskussionen dazu gab es in der Vergangenheit öfter, auch die Nutzung immer des ersten Wagens in den Abendstunden. Ohne Kontrolle oder / und zusätzliches Sicherheitspersonal in diesen Wagen bliebe das aber nur als Symbol. Sicherheit im ÖPNV ist eine Querschnittsaufgabe, die alle Geschlechter berücksichtigt.

Frage 3:

Gibt es nach Kenntnis des Senats empirische Belege, dass Frauenabteile die Sicherheit tatsächlich erhöhen? Bitte um Erläuterungen. Falls nicht, welche Maßnahmen hält der Senat in diesem Kontext für effektiver?

Frage 9:

Welche Erkenntnisse liegen dem Senat vor, dass Frauenabteile tatsächlich zu weniger Übergriffen führen? Gibt es belastbare Studien für den europäischen Kontext?

Antwort zu 3 und 9:

Dem Senat liegen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellungen vor. Ob andere Maßnahmen effektiver sind, kann daher nicht beantwortet werden.

⁴ Berlins Grüne fordern Frauenabteile: Ein Fünftel aller Sexualdelikte zum Jahreswechsel gab es in Bussen und Bahnen. Tagesspiegel, 29.01.2025.

Ergänzend werden die Stellungnahmen von BVG und DB wiedergegeben.

Die BVG teilt mit:

„Die BVG hat den Anspruch und das Ziel, dass alle Fahrgäste zu jeder Zeit in unseren Fahrzeugen und Anlagen sicher sind. Mit unseren Sicherheitsmaßnahmen adressieren wir gesamtheitlich alle Nutzengruppen unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse vulnerabler Gruppen. Wissenschaftliche sowie technologische Entwicklungen werden kontinuierlich beobachtet und analysiert. Der BVG sind keine Studien oder empirische Belege zu dem Thema Sicherheit durch Frauenabteile im ÖPNV bekannt.

Zudem sind bereits mit der Inbetriebnahme der Großprofil-Baureihe H die U-Bahnzüge der BVG über die komplette Länge durchgehend begehbar. Auch die neue U-Bahngeneration J und JK, dessen Kleinprofilzüge noch in diesem Herbst in den Fahrgastbetrieb kommen, werden als durchgängige Einheiten mit bis zu sechs Wagen eingesetzt.“

Die DB AG teilt mit:

„Die Deutsche Bahn AG gibt rund 200 Mio. Euro jährlich für ihre Sicherheit aus. Hierzu gehören u.a. der Einsatz von modernster Videotechnik an Bahnhöfen und in Zügen, Bodycams für Mitarbeitende der DB Sicherheit und Zugbegleitpersonale/ Kundenbetreuer im Nahverkehr sowie der Einsatz von ca. 4.500 Sicherheitskräften deutschlandweit. Darüber hinaus ist die Bundespolizei für die Sicherheit auf und an Bahnanlagen im Einsatz.

Über dieses Engagement hinaus wird es immer wichtiger, Sicherheit als eine Gemeinschaftsaufgabe in zuständigkeitsbezogener Verantwortung aller Beteiligten wahrzunehmen. Hierzu erfordert es ein einheitliches Verständnis für die Sicherheitsbedürfnisse entlang der gesamten Wegekette von Fahrgästen und Bürgern. Das Positionspapier des VDV „Sicherheit (Security) im öffentlichen Personenverkehr“ (April 2024) liefert hierzu wichtige Ansätze, die von der DB unterstützt werden.“

Frage 4:

Aus welchen Gründen hält der Senat die bestehenden Sicherheitsmaßnahmen (Videoüberwachung, Notrufsäulen) für ausreichend⁵, obwohl die Zahl der Sexualdelikte im Nahverkehr weiterhin hoch ist?

Antwort zu 4:

Die bestehenden Maßnahmen wie Videoüberwachung, Notrufsäulen, regelmäßige Kontrollen, Einsatz von Sicherheitskräften, eine konsequente Strafverfolgung und eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit tragen zur Minimierung potenzieller Risiken bei und stärken das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.

⁵ Berlins Verkehrssenatorin Ute Bonde hatte den Vorschlag, Frauenabteile einzuführen, als nicht notwendig abgelehnt.

Frage 5:

Plant der Senat andere Maßnahmen, um sexuelle Übergriffe im öffentlichen Nahverkehr zu reduzieren? Falls ja, welche?

Antwort zu 5:

Seitens des Senats sind derzeit keine weiteren konkreten Maßnahmen geplant, die über die in Frage 4 bereits genannten umfassenden bestehenden Maßnahmen hinausgehen.

Frage 6:

Wie viele Täter von Sexualdelikten im ÖPNV konnten in den letzten Jahren tatsächlich identifiziert und strafrechtlich verfolgt werden?

Antwort zu 6:

Der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Führungsinformation (DWH FI) können keine Aussagen zur Anzahl der tatsächlich ermittelten tatverdächtigten Personen entnommen werden. Vielmehr bildet das Ergebnis der nachfolgenden Übersicht die Anzahl der Sexualdelikte aus den Jahren 2020 bis 2024 ab, in denen mindestens eine tatverdächtige Person erfasst wurde.

In einem Fall können entweder mehrere tatverdächtige Personen oder in mehreren Fällen ein und dieselbe tatverdächtige Person erfasst sein.

Sexualdelikte im ÖPNV	2020	2021	2022	2023	2024
Vorgänge mit mindestens einer erfassten tatverdächtigen Person	134	133	161	144	136

Quelle: DWH FI, Stand: 14. März 2025

Frage 7:

Gibt es Zahlen zur Kriminalitätsentwicklung im ÖPNV, die zeigen, ob bestimmte Maßnahmen bereits Wirkung gezeigt haben?

Antwort zu 7:

Der folgenden Tabelle ist die Anzahl der erfassten Fälle im ÖPNV zu den Deliktsbereichen zu entnehmen, auf die sich die Schriftliche Anfrage der einleitenden Vorbemerkung der anfragenden Abgeordneten bezieht. Die Entwicklung der Fallzahlen unterliegt dem Einfluss verschiedener Faktoren, so auch etwa dem Melde- und Anzeigeverhalten der Betroffenen.

Erkenntnisse hinsichtlich der konkreten Wirksamkeit einzelner Präventionsmaßnahmen liegen der Polizei Berlin nicht vor.

Anzahl erfasste Fälle im ÖPNV	2020	2021	2022	2023	2024
Körperverletzung	2.640	2.548	2.854	3.296	3.181
Nötigung, Freiheitsberaubung, Bedrohung	435	503	537	708	713
Raub	430	436	461	581	500
Sexualdelikte	364	404	450	394	397
Gesamt	3.869	3.891	4.302	4.979	4.791

Quelle: DWH FI, Stand: 14. März 2025

Die Ergebnisse unterscheiden sich von den zitierten Ergebnissen des BVG-Sicherheitsberichts, da gegenständlich alle Fälle ausgewiesen werden, die nicht an die Bundespolizei zur Bearbeitung abgegeben werden.

Frage 8:

Anstatt sich an Ländern wie Indien oder Brasilien zu orientieren, die für hohe Kriminalitätsraten bekannt sind, stellt sich die Frage, inwiefern sind dem Senat Modelle aus anderen sichereren Städten mit effektivem Sicherheitsmanagement bekannt, die ggf. auch in Berlin implementiert werden könnten?

Antwort zu 8:

Eine Beantwortung der Frage ist dem Senat nicht möglich, da aus der Frage weder hervorgeht, auf welches Orientieren noch auf welche Städte sich die Anfragenden beziehen.

Frage 10:

Welche Erkenntnisse und Informationen liegen dem Senat vor, zu Gewalt- und/oder Sexualdelikten an nicht weiblichen ÖPNV-Gästen?

Antwort zu 10:

Der folgenden Tabelle können die Anzahl der Geschädigten und die Geschlechtsangabe im Sinne der Fragestellung für die Jahre 2020 bis 2024 entnommen werden, wobei weibliche Geschädigte unberücksichtigt bleiben:

nicht weibliche Geschädigte zu Gewalt- und Sexualdelikten im ÖPNV	2020	2021	2022	2023	2024
Körperverletzung	2.079	2.029	2.213	2.424	2.408
Hiervon					
Männlich	2.079	2.027	2.213	2.416	2.404
unbekannt	0	1	0	1	2
Divers	0	1	0	7	2
Nötigung, Freiheitsberaubung, Bedrohung	363	424	474	621	559
hiervon					
männlich	363	424	474	621	559
Raub	403	405	444	546	460
hiervon					
männlich	403	404	443	546	459
unbekannt	0	1	1	0	1
Sexualdelikte	37	34	42	47	37
hiervon					
männlich	37	34	41	46	37
divers	0	0	1	1	0

Quelle: DWH FI, Stand: 14. März 2025

Frage 11:

Inwiefern stellt die Einführung separater Frauen-Abteile eine bessere Lösung dar im Vergleich zu einer umfassenden Verbesserung der Sicherheit für alle Fahrgäste

Antwort zu 11:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 und 9 verwiesen.

Frage 12:

Hat der Senat geprüft, ob eine erhöhte Polizeipräsenz oder mehr Sicherheitspersonal in U- und S-Bahnen effektiver wäre als Frauenabteile?

Antwort zu 12:

Der Senat hat eine solche Prüfung nicht vorgenommen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Frage 13:

Gibt es Belege dafür, dass Frauenabteile Täter tatsächlich abschrecken, oder verschiebt sich die Kriminalität nur in andere Bereiche des Nahverkehrs?

Antwort zu 13:

Dem Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

Frage 14:

Wie soll die Einführung von Frauenabteilen in einem Nahverkehrssystem umgesetzt werden, das zunehmend auf durchgängige Waggons setzt?

Frage 15:

Wie will der Senat sicherstellen, dass Frauenabteile nicht von männlichen Tätern missbraucht werden, wenn es keine ausreichende Kontrolle gibt?

Frage 16:

Welche Mehrkosten würden durch Frauenabteile entstehen (z. B. zusätzliche Sicherheitskräfte zur Durchsetzung der Regelung)?

Frage 17:

Ist der Senat der Meinung, dass Frauen durch separate Abteile wirklich „geschützt“ werden, oder fördert dies eine Kultur der Ausgrenzung und Verlagerung des Problems?

Frage 18:

Wie bewertet der Senat die Kritik, dass Frauenabteile eher als symbolische Maßnahme dienen, anstatt das eigentliche Problem – mangelnde Strafverfolgung und Abschreckung von Tätern – zu lösen?

Frage 19:

Wie stellt der Senat sicher, dass Frauen sich im gesamten Nahverkehr sicher fühlen und nicht nur in einem begrenzten Bereich der Bahn?

Antwort zu 14 bis 19:

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 und 9 verwiesen.

Frage 20:

Inwiefern setzt der Senat stärker auf harte Strafen, Videoüberwachung und konsequentere Strafverfolgung, anstatt auf räumliche Trennung?

Antwort zu 20:

Die Polizei Berlin betreibt im Rahmen des Legalitätsprinzips eine konsequente Strafverfolgung. Die Strafzumessung liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Senats.

Frage 21:

Gibt es zu den genannten Fällen auch Täterprofile?

- a. Sind es Wiederholungstäter, bestimmte Altersgruppen, soziale oder herkunftsbezogene Hintergründe?
- b. Welche Muster gibt es bezogen auf die Tatorte und Tatzeiten?
- c. Gibt es besondere Hotspots oder Stoßzeiten?

Antwort zu 21:

Zu den genannten Fällen gibt es keine Täterprofile.

Antwort zu 21a:

Ob bestimmte Personen in einzelnen Deliktsbereichen Wiederholungstäter sind, ist seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar. Soziale und herkunftsbezogene Hintergründe werden in der Polizei Berlin weder zu Geschädigten noch zu tatverdächtigen Personen erhoben.

Die folgende Tabelle bildet die Anzahl der Fälle und die jeweilige Altersgruppe zu den Vorgängen mit ÖPNV-Bezug ab, zu denen mindestens eine tatverdächtige Person erfasst wurde. Es werden die gleichen Deliktsgruppen wie zuvor betrachtet. In einem Vorgang können dabei tatverdächtige Personen unterschiedlicher Altersgruppen erfasst sein. Zudem kann eine tatverdächtige Person in mehreren Vorgängen gezählt werden.

Vorgänge mit mindestens einer erfassten tatverdächtigen Person nach Altersgruppe	2020	2021	2022	2023	2024
erwachsene Person	1.897	1.932	1.993	2.481	2.304
heranwachsende Person	292	214	221	264	239
jugendliche Person	214	245	294	333	275
Kind	54	91	88	90	87
unbekannt	13	14	12	17	13
gesamt	2.367	2.390	2.515	3.050	2.805

Quelle: DWH FI, Stand 18. März 2025

Die Unterscheidung der ermittelten tatverdächtigen Personen nach deutscher bzw. nicht deutscher Staatsangehörigkeit in den hier relevanten ÖPNV-Vorgängen ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Vorgänge mit mindestens einer erfassten tatverdächtigen Person nach Staatsangehörigkeit	2020	2021	2022	2023	2024
deutsch	1.265	1.260	1.349	1.577	1.302
nicht-deutsch	1.169	1.229	1.234	1.584	1.585
gesamt	2.367	2.390	2.515	3.050	2.805

Quelle: DWH FI, Stand 18. März 2025

Antwort zu 21b und 21c:

Hinsichtlich der Tatorte erfolgt zunächst die Betrachtung der angegebenen Tatörtlichkeit. Es wird darauf hingewiesen, dass die Gesamtsumme der Vorgänge geringer ist, als die Summe aller Tatörtlichkeiten. Dies liegt darin begründet, dass in den Vorgängen auch mehrere Tatörtlichkeiten erfasst sein können (Beispiel: eine Tat verlagert sich aus dem U-Bahnzug auf den Bahnhof).

Tatörtlichkeit	2020	2021	2022	2023	2024
ÖPNV - Bus - Haltestelle	215	316	330	453	438
ÖPNV - Bus - im Bus	368	428	514	556	598
ÖPNV - Bus - Sonstiges	30	37	28	59	39
ÖPNV - S-Bahn/Regionalbahn - Bahnhof	315	373	430	484	423
ÖPNV - S-Bahn/Regionalbahn - im Zug	141	178	178	169	133
ÖPNV - S-Bahn/Regionalbahn - Sonstiges	66	64	76	68	63
ÖPNV - Sonstiges	46	35	49	47	56
ÖPNV - Straßenbahn - Haltestelle	146	193	229	331	253
ÖPNV - Straßenbahn - im Zug	168	147	174	188	202
ÖPNV - Straßenbahn - Sonstiges	9	15	8	12	10
ÖPNV - U-Bahn - Bahnhof	1.785	1.563	1.645	1.971	1.928
ÖPNV - U-Bahn - im Zug	441	422	523	524	519
ÖPNV - U-Bahn - Sonstiges	171	136	147	141	156
gesamt	3.869	3.891	4.302	4.979	4.791

Quelle: DWH FI, Stand: 14. März 2025

Im Ergebnis hatten über die vergangenen fünf Jahre 40,7 Prozent der insgesamt 21.832 Fälle, die in der Polizei Berlin erfasst und nicht an die Bundespolizei abgegeben wurden, eine Tatörtlichkeit „ÖPNV – U-Bahn-Bahnhof“. Die Tatörtlichkeit in den Verkehrsmitteln selbst, d. h. im Zug, im Bus oder in der Straßenbahn, war in 30,1 Prozent der Fälle erfasst.

Die Betrachtung der Fälle nach dem Wochentag, an dem die Tat begangen wurde, kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Tattag	2020	2021	2022	2023	2024
Montag	529	473	545	691	676
Dienstag	489	528	565	691	658
Mittwoch	526	544	580	683	671
Donnerstag	562	527	581	652	668
Freitag	582	615	668	756	676
Samstag	638	629	718	803	758

Tattag	2020	2021	2022	2023	2024
Sonntag	543	575	645	703	684
gesamt	3.869	3.891	4.302	4.979	4.791

Quelle: DWH FI, Stand: 14. März 2025

Die Taten verteilen sich gleichmäßig auf alle Wochentage, wobei eine leichte Häufung an den Tagen Freitag (Anteil 15,1 Prozent), Samstag (Anteil 16,2 Prozent) und Sonntag (Anteil 14,4 Prozent) erkennbar ist.

Die Auswertung nach Tatzeitbeginn kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Tatzeitbeginn	2020	2021	2022	2023	2024
00:00-01:00 Uhr	159	168	195	210	219
01:00-02:00 Uhr	120	116	145	136	139
02:00-03:00 Uhr	123	97	121	109	141
03:00-04:00 Uhr	85	85	104	86	95
04:00-05:00 Uhr	84	61	119	117	105
05:00-06:00 Uhr	83	76	113	87	105
06:00-07:00 Uhr	60	86	78	102	96
07:00-08:00 Uhr	103	100	119	128	131
08:00-09:00 Uhr	114	114	102	153	131
09:00-10:00 Uhr	107	120	114	155	145
10:00-11:00 Uhr	134	167	124	141	133
11:00-12:00 Uhr	153	148	173	156	165
12:00-13:00 Uhr	173	181	168	228	221
13:00-14:00 Uhr	172	214	193	263	223
14:00-15:00 Uhr	218	208	252	332	286
15:00-16:00 Uhr	213	210	273	302	301
16:00-17:00 Uhr	220	251	263	304	291
17:00-18:00 Uhr	247	193	252	312	280
18:00-19:00 Uhr	242	237	273	306	294
19:00-20:00 Uhr	227	212	227	288	282
20:00-21:00 Uhr	239	218	236	279	268
21:00-22:00 Uhr	208	217	230	271	221
22:00-23:00 Uhr	206	202	222	282	278
23:00-00:00 Uhr	174	209	198	224	229
unbekannt	5	1	8	8	12
gesamt	3.869	3.891	4.302	4.979	4.791

Quelle: DWH FI, Stand: 14. März 2025

Frage 22:

Wie hoch ist der Anteil von polizeibekanntem Tätern? Und falls hoch, warum sind sie noch aktiv?

Antwort zu 22:

Hinsichtlich der Frage, ob die ermittelten tatverdächtigten Personen zu den ÖPNV-Vorgängen bereits „polizeibekannt“ sind, können lediglich die Parameter „ja“ bzw. „nein“ zum Merkmal „als Tatverdächtiger bereits in Erscheinung getreten“ ausgewertet werden. Zu welchen Deliktsbereichen die tatverdächtigten Personen erfasst wurden, ist seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Anzahl der Vorgänge mit mindestens einer tatverdächtigten Person nach dem Merkmal „als tatverdächtig bereits in Erscheinung getreten“	2020	2021	2022	2023	2024
ja	1.975	1.946	2.031	2.434	2.268
Anteil in % an Vorgängen gesamt	83,4	81,4	80,8	79,8	80,9
nein	457	508	551	704	616
Anteil in % an Vorgängen gesamt	19,3	21,3	21,9	23,1	22,0
gesamt	2.367	2.390	2.515	3.050	2.805

Quelle: DWH FI, Stand 18. März 2025

Die Summe der Werte „ja“ und „nein“ ist höher als das Gesamtergebnis, da in einem Vorgang mehrere Personen als tatverdächtig erfasst sein können.

Frage 23:

Gibt es einen Zusammenhang mit anderen Deliktarten? Etwa Bandenkriminalität, Drogendelikte oder organisierte Gruppen?

Antwort zu 23:

Dem Senat liegen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

Berlin, den 26.03.2025

In Vertretung

Johannes Wiczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt