

A n t w o r t

des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Stephan Wefelscheid (FREIE WÄHLER)
– Drucksache 18/6428 –

Zukunft der MittelrheinBahn

Die Kleine Anfrage – Drucksache 18/6428 – vom 21. Mai 2023 hat folgenden Wortlaut:

Die MittelrheinBahn fährt auf einer der schönsten Eisenbahnstrecken Deutschlands mit der Linie RB 26 zwischen Köln und Mainz entlang der linken Rheinstrecke. Aufgrund der modernen und komfortablen Züge und der regelmäßigen Haltepunkte an den Bahnhöfen im Mittelrheintal stellt sie einen wichtigen Verkehrsfaktor dar. Dies gilt gleichermaßen für Pendler, Schüler, Touristen, aber auch Nachtschwärmer. Die Mitarbeiter der Trans Regio kümmern sich nicht nur vor Ort auf der Schiene und in den Zügen um die Belange der Fahrgäste, auch im Hintergrund wird für einen reibungslosen Ablauf im öffentlichen Nahverkehr gesorgt. Deren Ziel: zufriedene Fahrgäste, die schnell, sicher und bequem an ihr Ziel gelangen.

Betreiber der MittelrheinBahn ist die Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH mit Sitz in Koblenz. Ihre Verkehrsleistungen erbringt sie im Auftrag der für den Schienenverkehr zuständigen Aufgabenträger Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord), Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV Süd) und Zweckverband go.Rheinland. Grundlage für die Verkehrsleistungen der MittelrheinBahn ist ein sog. Nettovertrag, bei dem die Einnahmen- und Kostenverantwortung beim Betreiber liegt, die Zweckverbände jedoch für ein wirtschaftliches und effizientes wie fahrgast- und serviceorientiertes unternehmerisches Handeln sorgen sollen.

Das neuerlich durchgeführte Vergabeverfahren zur MittelrheinBahn konnte im Sommer 2021 abgeschlossen werden; Zuschlag erhielt die Trans Regio als bisherige Betreiberin der RB 26. Der neue „Verkehrsvertrag“ zwischen Trans Regio und dem Verkehrsverbund Nord gilt mit Wirkung ab Dezember 2023.

Nach Berichten soll der neue Verkehrsvertrag u. a. eine Personalreduzierung bei den Zugbegleitern nach 19 Uhr vorsehen (vormals zwei Personen, zukünftig nur noch eine Person). Der verbleibende Zugbegleiter soll zum „Ausgleich“ aus sicherheitspolitischen Gesichtspunkten mit einer Bodycam ausgestattet werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Ist die Landesregierung auf dieser privatisierten Bahntrasse an Vertragsgestaltung und -abschluss beteiligt?
2. Inwiefern unterliegt der genannte Vertrag einer staatlichen Regulierung?
3. Wie positioniert sich die Landesregierung zur Reduzierung des Zugpersonals in den Abend- und Nachtstunden?
4. Welche sicherheitspolitischen Gesichtspunkte gilt es hier nach Ansicht der Landesregierung zu berücksichtigen?
5. Welche Mittel sieht die Landesregierung zum Selbstschutz des Zugpersonals als geboten an?

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit angefügtem Schreiben beantwortet.

E: 12.06.2023
18/6633



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT

Zukunft Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Präsident des Landtags Rheinland-Pfalz
Herr Hendrik Hering, MdL
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

DIE MINISTERIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mkuem.rlp.de
<http://www.mkuem.rlp.de>

12. Juni 2023

Kleine Anfrage des Abgeordneten Stephan Wefelscheid (FREIE WÄHLER)

Zukunft der MittelrheinBahn

- Drucksache 18/6428 -

Die Kleine Anfrage Drucksache 18/6428 des Abgeordneten Stephan Wefelscheid (FREIE WÄHLER) beantworte ich namens der Landesregierung wie folgt:

Zu Frage 1:

Aufgabenträger für die Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Rheinland-Pfalz sind die beiden Zweckverbände ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd und ZSPNV Rheinland-Pfalz Nord. Das Land ist in beiden Zweckverbänden Mitglied. Die weiteren Mitglieder sind die Landkreise und kreisfreien Städte.

Die beiden Zweckverbände schreiben die Verkehrsleistungen im SPNV entsprechend Ihres Zuständigkeitsbereiches europaweit aus. Die Vergabe der Verkehrsleistungen der Mittelrheinbahn (Mainz – Koblenz – Köln) erfolgte gemeinsam durch die beiden rheinlandpfälzischen Zweckverbände und dem für den nordrhein-westfälischen Streckenabschnitt zuständigen Zweckverband go.rheinland.

1/4

Verkehrsanbindung

Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

Parkmöglichkeiten

Parkplatz am Schlossplatz
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)



Das Land wurde durch die Zweckverbände vor allem hinsichtlich der finanziellen Belange in die Vergabe eingebunden und hat entsprechend seiner Stimmrechte in den Verbandsversammlungen der Zweckverbände die Vergabe und auch den Zuschlag entsprechend mitgetragen.

Zu Frage 2:

Da die Verkehrsleistungen im SPNV nur durch finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand erbracht werden können, müssen diese in der Regel in einem europaweiten Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. In den Vergabeunterlagen für diese europaweite Ausschreibung werden neben dem zu erbringenden Fahrplan u. a. auch Vorgaben hinsichtlich der Fahrzeuge (Kapazitäten, Ausstattung, etc.), des Vertriebs, des Marketings und des Personals gemacht.

Der Zuschlag erhält das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem wirtschaftlichsten Angebot.

Zu Frage 3:

Im bisherigen Verkehrsvertrag (Laufzeit 2008 bis Dezember 2023) ist festgeschrieben, dass nach 19 Uhr alle Züge der Mittelrheinbahn mit einer Zugbegleiterin oder einem Zugbegleiter bzw. einer Kundenbetreuerin oder einem Kundenbetreuer besetzt werden müssen. Zwischen Betriebsbeginn und 19 Uhr ist eine Zugbegleiterquote von mindestens 10 Prozent der zu fahrenden Zugverbindungen zu gewährleisten. Eine Doppelbesetzung mit zwei Zugbegleitern ist derzeit nur Freitags- und Samstagsabends nach 21 Uhr vorgesehen.

Der neue Verkehrsvertrag (ab Dez. 2023) sieht eine 100 prozentige Zugbegleiterquote über den kompletten Tagesverlauf vor, d. h. jeder Zug der Mittelrheinbahn ist mit mindestens einer Zugbegleiterin oder einem Zugbegleiter besetzt. Zudem gibt es Kontingente für zusätzliche Sicherheitspersonale in Doppelstreife, welche individuell festgelegt werden und vornehmlich für die Abend-/Wochenendleistungen oder Veranstaltungen eingesetzt werden sollen.



Demnach sorgen die Aufgabenträger im neuen Vertragszeitraum für eine lückenlose Präsenz der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter im Tagesverlauf und zudem für ergänzende Sicherheitspersonale, die individuell je nach auftretendem Sicherheitsbedürfnissen eingesetzt werden können. Hiermit kann entgegen den bisherigen Vorgaben flexibler auf Bedürfnisse des Personals oder auf zu erwartende Konflikte bei Großveranstaltungen eingegangen werden. Durch die Doppelstreife sind in diesen Fällen dann drei Personen im Zug präsent (Zugbegleiter plus zwei Sicherheitspersonale).

Von einer Reduzierung des Zugbegleitpersonals kann somit nicht gesprochen werden.

Zu den Fragen 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Vergaben der SPNV-Leistungen werden u. a. Vorgaben bezüglich des Einsatzes von Zugbegleitpersonal gemacht. In den letzten Jahren wurden die vorgeschriebenen Einsatzzeiten kontinuierlich erweitert. Standard ist zwischenzeitlich, dass in allen Regionalexpresszügen und in allen Verkehren nach 19 Uhr mindestens ein Zugbegleiter an Bord des Zuges gefordert wird. Damit soll der Service für den Kunden verbessert und vor allem abends und nachts das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste erhöht werden. Auf den Regionalbahnverkehren vor 19 Uhr liegt die Zugbegleitquote je nach Verkehrsvertrag zwischen 10 Prozent und 100 Prozent.

Zwischenzeitlich wurden in den neueren SPNV-Vergaben auch Regelungen aufgenommen, dass bei auftretenden Gefährdungen des Zugbegleitpersonals Züge durch weitere Personen (weitere Zugbegleiterin bzw. Zugbegleiter oder Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter einer Sicherheitsfirma) besetzt werden können. Diese Regelungen sollen neben der Sicherheit der Fahrgäste auch dem Schutz des Zugpersonals dienen.

Über den Einsatz dieser zusätzlichen Personale entscheiden die Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam mit den jeweiligen Betriebsräten. Die Kosten hierfür werden entsprechend den Vereinbarungen in den Verkehrsverträgen durch die Aufgabenträger erstattet. Die Landesregierung unterstützt dies, um in Zeiten des Fachkräftemangels den Job der Triebfahrzeugführerin bzw. des Triebfahrzeugführers oder der Zugbegleiterin bzw. des Zugbegleiters attraktiv zu gestalten.



Von der in dem Vergabeverfahren ursprünglich geforderten Bodycams bei den zusätzlichen Sicherheitspersonalen wurde seitens der Aufgabenträger aus technischen und datenschutzrechtlichen Gründen Abstand genommen. Sollten die Eisenbahnverkehrsunternehmen sich dennoch dazu entschließen, ihr Personal zusätzlich mit sogenannten Bodycams auszustatten, würde dies alleine im Ermessen des Verkehrsunternehmens liegen und müsste unter den Vorgaben des Datenschutzes erfolgen.

In Vertretung

gez.

Dr. Erwin Manz

(Staatssekretär)