



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Inneres, Sport und Landesplanung
Herrn Michael Hüttner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
17/3963
VORLAGE

DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

12. November 2018

**Sitzung des Ausschusses für Inneres, Sport und Landesplanung am
18. Oktober 2018**

TOP 2 Verschärfte Sicherheitssituation im Öffentlichen Personennahverkehr
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/3651

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung des Ausschusses für Inneres, Sport und
Landesplanung am 18. Oktober 2018, erhalten Sie zu vorgenanntem Tagesordnungs-
punkt den beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

Sprechvermerk

Sitzung des Innenausschusses am 18. Oktober 2018

TOP 2 Verschärfte Sicherheitssituation im Öffentlichen Personennahverkehr
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT
- Vorlage 17/3651 -

Das Thema „Sicherheit des Bahnpersonals“ beschäftigt die Landesregierung nicht erst seit der sogenannten „Mainzer Erklärung“ der EVG. Das Thema ist jedoch vielschichtig. Die gute Nachricht vorweg: Die Lage ist in der Realität offenbar nicht so schlimm, wie dies die EVG in ihrer Erklärung darstellt. Dies zeigen Erkenntnisse der Bundespolizei. Rheinland-Pfalz ist danach zwar nicht frei von Gewalt, und auch das Ansteigen der Fallzahlen in den Jahren 2015 bis 2017 wird bestätigt. Jedoch sind die Fallzahlen in Rheinland-Pfalz erheblich geringer, als in anderen Bereichen Deutschlands.

Einen gesetzlichen Auftrag, die Sicherheit im Eisenbahnsystem herzustellen, hat der Bund über seine Bundespolizei, die – die Älteren werden sich erinnern – früher sogar Bahnpolizei hieß. Auch der Arbeitgeber hat natürlich die Pflicht, sein Personal vor Übergriffen zu schützen. Erst in dritter Linie sind dann die Aufgabenträger – in Rheinland-Pfalz sind dies kommunale Zweckverbände – gefragt, da diese in wesentlichen Teilen den Nahverkehr auf der Schiene gestalten. Sie erarbeiten die Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Land tritt hier nur als Finanzier der Leistungen auf, in dem die Regionalisierungsmittel des Bundes verwaltet und den Aufgabenträgern zugewiesen werden.

Das Thema Sicherheit kann in den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht isoliert betrachtet werden. Gewalt von Personen gegen Personen ist kein Thema des Verkehrs. Der zunehmend feststellbare Verfall von Anstand und Sitten findet ja noch in viel größerem Ausmaß außerhalb des Verkehrsraumes statt. Es klagen Lehrer, Nachbarn, Straßenverkehrsteilnehmer, ja sogar Polizisten sind nicht mehr frei davon, bei ihrer Arbeit Opfer von Gewalt zu werden.

Man kann daher nun fordern, dass gerade in Zeiten schwächerer Verkehrsnachfrage das Personal in Zügen besonders geschützt wird. Dies war auch der erste Ansatz der rheinland-pfälzischen Aufgabenträger. In den neuen Verkehrsverträgen ist regelmäßig ein finanzieller Ansatz enthalten, mit dem die Unternehmen zu ihrem Zugbegleitpersonal zusätzliches Sicherheitspersonal auf einigen Zügen mitfahren lassen können. Wobei es nur möglich ist, punktuell Züge zu bestreifen. Es ist davon auszugehen, dass sich der Zuschuss zum Beispiel für unsere Regionalexpresszüge je Kilometer mehr als verdoppeln würde, wenn jeder Zug mit zwei Personen Sicherheitspersonal ausgestattet würde. Da die Regionalisierungsmittel vom Bund klar vorgegeben sind und sich nicht steigern lassen, würde dies bedeuten, dass in erheblichem Umfang Verkehre abbestellt werden müssten, um diese Leistungen zu finanzieren. Sofern überhaupt genug Personal zu rekrutieren wäre für diese Aufgabe, es müsste somit aus einem anderen Etatbereich finanziert werden, der Verkehrsetat ist mit den Leistungen, die er im Moment aufbringt, bereits grenzwertig belastet.

Laut Bundespolizei ist die derzeit zu beobachtende Gewalt in Zügen jedoch zu 100 % spontane Gewalt. Sie entsteht z. B. aus dem Ärger, vom Schaffner beim Schwarzfahren erwischt worden zu sein. Es gibt daher keinerlei Einsatz-Regeln, die man aufstellen könnte. Es können weder zeitliche noch räumliche Schwerpunktbereiche erkannt werden. Gewalt passiert auch in einem voll besetzten Zug und leider auch in ländlich geprägten Räumen.

Kurzfristig wäre mehr echtes Sicherheitspersonal vermutlich der schnellste Weg, für mehr Sicherheit zu sorgen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn dies nicht aus dem derzeitigen Etat des Verkehrssektors gestemmt werden muss. Im Bereich der technischen Überwachung sind wir dabei schon ein Stück weiter. Schon seit Jahren wird in allen neu abgeschlossenen Verkehrsverträgen – Bahn und Bus – der Einsatz von Videoüberwachungssystemen vorgeschrieben. Auch diese Aufgabe stemmt der Verkehrssektor bislang allein. In den Unternehmen ist dazu viel Wissen aufgebaut worden. Von dort aus finden auch Aktivitäten zur Schulung des vorhandenen Personals statt, Deeskalationstrainings zum Beispiel.

Diese Maßnahmen scheinen auch eine erste Wirkung gezeigt zu haben. Im Jahr 2018 ist offenbar erstmals die Zahl der angezeigten Vorfälle gegenüber dem Vorjahr nicht gestiegen. Dies ist dem Fachreferat im Verkehrsministerium nur mündlich übermittelt worden, scheint aber glaubwürdig zu sein. Wobei klar ist, dass nur ein Teil der Vorfälle – vermutlich nur ein kleiner Teil – auch wirklich zu Anzeige kommt. Dennoch ist es ein erster Hoffnungsschimmer.

Um uns jedoch unabhängig von finanziellen Spielräumen und tatsächlichen Zuständigkeiten unserer Verantwortung zu stellen, versucht das Verkehrsressort derzeit mehr Kompetenz im Bereich Sicherheit zu erlangen. Dazu gab es eine Reihe von Kontakten zu den relevanten Stellen. Darauf lag auch einen Themenschwerpunkt beim 12. Deutschen Nahverkehrstag. Beides gilt es weiter auszubauen, in dem Umfang wie dies im Rahmen des sehr engen Personalkorsetts möglich ist. Erschwert wird dies aber zum Beispiel dadurch, dass gleich zwei Gewerkschaften mit Eisenbahnrelevanz dieses Thema für sich besetzen. Bedauerlich finden wir es auch, dass die EVG vor ihrem Mainzer Aufruf nicht versucht hat, mit den zuständigen Stellen der Landesregierung in Kontakt zu treten.