

Antrag

der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Die Entwicklung der Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Baden-Württemberg in 2023

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie viele Strafdelikte im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg in Ergänzung zu den Zahlen aus der Drucksache 17/4674 aus dem Jahr 2023 im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg registriert wurden und wie sie diese im Vergleich bewertet (bitte aufgeschlüsselt nach Art der Straftat);
2. wie viel Sicherheitspersonal regulär in den Zügen des Nahverkehrs in Baden-Württemberg derzeit auf welchen Verbindungen eingesetzt wird und wie sich diese Zahlen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr entwickelt haben;
3. wie viel Sicherheitspersonal an speziellen Eventtagen zusätzlich eingesetzt wird und wie sich dies in den letzten fünf Jahren entwickelt hat;
4. welche Maßnahmen der letzten Jahre als erfolgreich eingeschätzt werden und ob es weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Vorbeugung von Übergriffen auf Fahrgäste sowie das Fahr- und Begleitpersonal im ÖPNV und SPNV bedarf;
5. wie viele Angehörige der Bundespolizei und der Landespolizei das Angebot in den letzten Jahren, uniformiert in Nahverkehrszügen kostenfrei mitzufahren, angenommen haben, und ob weitere Maßnahmen in diese Richtung geplant sind;
6. ob es Erkenntnisse gibt, wie das Angebot von Kriminalpolizistinnen und Kriminalpolizisten wahrgenommen wird, mit dem deutlich sichtbar getragenen K-Etui kostenlos den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu nutzen;

7. welche Kosten nach ihrer Kenntnis den Zug- und Busunternehmen entstehen, die Wiederherstellung und die Reinigung von Fahrzeuginventar an Eventtagen zu organisieren;
8. ob nach ihrer Kenntnis das Fahr- und Begleitpersonal noch immer regelmäßige Schulungen und Workshop-Angebote erhält, um die Sicherheit für sich und die Fahrgäste zu gewährleisten und ob diese Angebote in Zukunft weiter ausgebaut werden sollen;
9. ob sie es in Erwägung zieht, für besondere Anlässe, wie beispielsweise dem Stuttgarter Frühlingsfest oder Spielen im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft, spezielle Fahrzeuge einzusetzen, damit die Kosten für Schadeninstandsetzung, Reinigung und Instandhaltung niedrig gehalten werden können.

7.5.2024

Gericke, Joukov, Achterberg, Braun, Hentschel,
Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Es ist offensichtlich, wenn man sich die Unfallstatistiken anschaut: Busse und Bahnen sind die sichersten Verkehrsmittel. Das Risiko, bei einer Bus-, Straßenbahn- oder Zugfahrt tödlich zu verunglücken, ist mehr als zwanzigmal geringer als beim Autofahren. Die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände in Baden-Württemberg haben hohe Sicherheitsstandards in Bussen und Bahnen und somit strenge Vorschriften für den Betrieb von öffentlichen Verkehrsmitteln. In der örtlichen Presse oder in anderen Medien wird jedoch immer wieder von Belästigungen oder Übergriffen auf Passagiere und Personal im öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg berichtet. Dieser Antrag soll in der Reihe der Drucksachen 16/2302, 16/3523, 16/5901, 17/2559 und 17/4674 aufzeigen, wie sich die Lage im Land entwickelt.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 14. Juni 2024 Nr. VM3-0141.5-32/49/4 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *wie viele Strafdelikte im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg in Ergänzung zu den Zahlen aus der Drucksache 17/4674 aus dem Jahr 2023 im ÖPNV und SPNV in Baden-Württemberg registriert wurden und wie sie diese im Vergleich bewertet (bitte aufgeschlüsselt nach Art der Straftat;*

Die statistische Erfassung von Straftaten erfolgt bei der Polizei Baden-Württemberg anhand der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS). Bei der PKS handelt es sich um eine sogenannte reine Ausgangsstatistik, in der strafrechtlich relevante Sachverhalte nach der polizeilichen Sachbearbeitung vor Abgabe an die Strafver-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

folgungsbehörden erfasst werden. Die PKS ist als Jahresstatistik konzipiert. Die Fallfassung erfolgt nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien für die Führung der Polizeilichen Kriminalstatistik“. Straftaten im Zusammenhang mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden in der PKS nicht gesondert ausgewiesen. Für eine valide Darstellung im Sinne der Fragestellung wird nachfolgend die Anzahl von Straftaten im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV¹) dargestellt, worunter unter anderem Tatörtlichkeiten wie Bahnhof, Eisenbahn, Bahnanlage und U-Bahn (Zug) zusammengefasst sind.

Die PKS Baden-Württemberg weist für das Jahr 2023 die nachfolgende Anzahl an Straftaten sowie Aggressionsdelikten² und Bedrohungen im ÖPV aus:

Anzahl der Straftaten im ÖPV in Baden-Württemberg	2019	2020	2021	2022	2023
Straftaten gesamt	66 660	57 930	53 687	64 439	83 597
- darunter Aggressionsdelikte	4 772	4 502	3 830	5 035	5 404
- hierunter vorsätzliche (leichte) Körperverletzung	3 142	2 797	2 335	3 133	3 355
- darunter Bedrohung	480	480	525	819	853

Die Gesamtstraftaten im ÖPV steigen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr 2022 (64 439 Fälle) um 29,7 Prozent auf 83 597 Fälle an. Damit werden im Jahr 2023 fast ein Drittel (30,5 Prozent) der Straftaten im öffentlichen Raum im ÖPV registriert. Die Anzahl der im ÖPV registrierten Straftaten steigt im Vergleich zum Vor-Pandemie-Jahr 2019 (66 660 Fälle) um ein Viertel (25,4 Prozent) an und erreicht damit fast das Niveau des letztmaligen Höchststands im Jahr 2015 (83 894 Fälle).

Der Anstieg der Fallzahlen im ÖPV ist maßgeblich auf den Anstieg bei Straftaten nach dem Ausländerrecht³ zurückzuführen, deren Anzahl sich im Vergleich zum Vorjahr 2022 (12 949 Fälle) auf nunmehr 25 897 Fälle verdoppelt hat. Sie machen im Jahr 2023 mit einem Anteil von 31,0 Prozent das Gros der Gesamtstraftaten im ÖPV aus. Es folgen Fälle des Erschleichens von Leistungen, die rund ein Viertel (24,9 Prozent) aller im Jahr 2023 im ÖPV erfassten Straftaten darstellen. Ihre Anzahl steigt (20 800 Fälle) um 34,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr 2022 (15 505 Fälle) an. Diebstahlsdelikte machen im Jahr 2023 einen Anteil von 14,8 Prozent an den Gesamtstraftaten im ÖPV aus. Sie steigen im Vergleich zum Vorjahr um 22,2 Prozent auf 12 331 Fälle (2022: 10 089 Fälle) an. Die Anzahl erfasster Sachbeschädigungen im ÖPV sinkt im Jahr 2023 um 28,6 Prozent auf 5 061 Fälle (2022: 7 087 Fälle). Aggressionsdelikte im ÖPV steigen im Jahr 2023 um 7,3 Prozent auf 5 404 Fälle (2022: 5 035 Fälle) an. Der größte Anteil innerhalb der Aggressionsdelikte im ÖPV entfällt auf vorsätzliche, leichte Körperverletzungen (3 355 Fälle), welche im Vergleich zum Vorjahr 2022 (3 133 Fälle) um 7,1 Prozent steigen. Die Anzahl erfasster Bedrohungen im ÖPV nimmt im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 4,2 Prozent auf 853 Fälle (2022: 819 Fälle) zu.

Die Aufklärungsquote bei den Gesamtstraftaten im ÖPV steigt im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 7,0 Prozentpunkte auf 76,9 Prozent an. Damit werden mehr als drei von vier Straftaten im ÖPV aufgeklärt.

¹ Dies umfasst in der PKS Vorgänge der Bundespolizei oder der Landespolizei u. a. mit folgenden Tatörtlichkeiten im öffentlichen Raum: Bahn-Anlage, Bahnhof, Bahnkörper (Gleiskörper), Bahnsteig, Eisenbahn (Zug), Fahrscheinautomat, Haltestelle, Omnibus (Bus), S-Bahn (Zug), sonstige Verkehrsanlage (Schiene), Straßenbahn (Fahrzeug), Straßenbahnanlage, Straßenbahngleisanlage, Straßenbahnhaltestelle, U-Bahn (Zug), U-Bahn-Anlage.

² PKS-Summenschlüssel umfasst grundsätzlich: Gewaltkriminalität (Mord, Totschlag und Tötung auf Verlangen, Vergewaltigung, sexuelle Nötigung und sexueller Übergriff im besonders schweren Fall einschließlich mit Todesfolge, Raub, räuberische Erpressung und räuberischer Angriff auf Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, Körperverletzung mit Todesfolge, gefährliche und schwere Körperverletzung, Verstümmelung weiblicher Genitalien, erpresserischer Menschenraub, Geiselnahme, Angriff auf den Luft- und Seeverkehr), vorsätzliche leichte bzw. einfache Körperverletzung sowie ab dem Jahr 2018 den tätlichen Angriff.

³ In der PKS sind unter den Straftaten gegen das Ausländerrecht Verstöße gegen das AufenthG/AsylG/FreizügG EU subsumiert.

Darüber hinaus wurde für das Jahr 2023 die nachfolgende Anzahl an Opfern von Aggressionsdelikten und Bedrohungen im ÖPV, darunter differenziert nach Opfern mit den opferspezifischen Merkmalen der Opfertypen „Fahrgast“ und „Fahrdienstpersonal“, erfasst. Gemäß den bundeseinheitlichen PKS-Richtlinien erfolgt die Erfassung der opferspezifischen Merkmale unter der Bedingung, dass die Tatmotivation in den personen-, berufs- bzw. verhaltensbezogenen Merkmalen des Opfers begründet ist oder in sachlichem Zusammenhang dazu steht. Opfer werden ausschließlich zu sogenannten Opferdelikten erfasst. Zu diesen zählen vor allem Straftaten gegen das Leben, die körperliche Unversehrtheit, Freiheit und die sexuelle Selbstbestimmung. Opfer unterliegen in der PKS keiner sogenannten Echtzählung, sodass Personen mehrfach als Opfer erfasst werden, wenn sie innerhalb eines Berichtsjahres mehrfach Opfer von strafbaren Handlungen geworden sind. Die Anzahl der Personen, die Opfer einer Straftat wurden, kann höher liegen als die Anzahl der Straftaten, da zu einem Fall auch mehrere Opfer erfasst sein können.

Anzahl der Opfer im ÖPV in Baden-Württemberg	2019	2020	2021	2022	2023
Aggressionsdelikte					
Opfer insgesamt	5 765	5 583	4 630	5 888	6 267
- darunter Fahrdienstpersonal	163	171	171	164	166
- darunter Fahrgast	269	251	197	299	305
- darunter vorsätzliche (leichte) Körperverletzung					
Opfer insgesamt	3 468	3 074	2 508	3 322	3 561
- darunter Fahrdienstpersonal	118	107	73	86	88
- darunter Fahrgast	205	177	129	217	202
Bedrohung					
Opfer insgesamt	627	646	680	1 015	1 025
- darunter Fahrdienstpersonal	15	23	32	60	42
- darunter Fahrgast	27	28	22	52	35

Die Anzahl der Opfer von Aggressionsdelikten im ÖPV steigt im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 6,4 Prozent auf 6 267 Opfer (2022: 5 888 Opfer) an. Die Anzahl der Opfer von Aggressionsdelikten mit dem Opfertypen „Fahrdienstpersonal“ (166 Opfer), sowie darunter von vorsätzlichen leichten Körperverletzungen (88 Opfer), steigt im Vergleich zum Vorjahr jeweils um zwei Opfer und bewegt sich damit etwa auf Vorjahresniveau. Die Anzahl erfasster Opfer von Bedrohungen mit dem Opfertypen „Fahrdienstpersonal“ sinkt im Vergleich zum Vorjahr um 30,0 Prozent auf 42 Opfer.

Die Anzahl der Opfer von Aggressionsdelikten im ÖPV mit dem Opfertypen „Fahrgast“ stagniert im Jahr 2023 mit 305 erfassten Opfern in etwa auf Vorjahresniveau (299 Opfer). Bei vorsätzlichen leichten Körperverletzungen im ÖPV ist ein Rückgang um 6,9 Prozent auf 202 Opfer des Opfertyps „Fahrgast“ (2022: 217 Opfer) zu konstatieren. Die Anzahl der Opfer von Bedrohungen im ÖPV des Opfertyps „Fahrgast“ geht um etwa ein Drittel (32,7 Prozent) auf 35 Opfer (2022: 52 Opfer) zurück.

2. wie viel Sicherheitspersonal regulär in den Zügen des Nahverkehrs in Baden-Württemberg derzeit auf welchen Verbindungen eingesetzt wird und wie sich diese Zahlen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr entwickelt haben;

In jedem Verkehrsvertrag, welcher Grundlage für die Leistungserbringung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist, werden genaue Vorgaben gemacht, wie Sicherheitspersonal eingesetzt werden muss. Sicherheitspersonal wird grundsätzlich nur zu zweit („Doppelstreife“) eingesetzt. Folgende Mindeststundenkontingente wurden in den jeweiligen Verkehrsverträgen festgelegt. In Ausnahmefällen sind in den Verträgen statt fester Stundensätze Quoten pro Zugkilometer oder feste Zugkilometersätze vorgegeben:

Verkehrsvertrag	Kontingent
Netz 1 Los 1	2 200 h/a in Doppelstreife
Netz 1 Los 2	1 200 h/a in Doppelstreife
Netz 1 Los 3	1 000 h/a in Doppelstreife
Netz 2	1 250 h/a in Doppelstreife, davon mind. 250 h/a für Großveranstaltungen
Netz 3a	750 h/a in Doppelstreife, davon mind. 150 h/a für Großveranstaltungen
Netz 3b	800 h/a in Doppelstreife
Netz 4 Los 1	1 500 h/a in Doppelstreife, davon mind. 300 h/a für Großveranstaltungen
Netz 4 Los 2	1 250 h/a in Doppelstreife, davon mind. 250 h/a für Großveranstaltungen
Netz 5	40 h/a in Doppelstreife je angefangene 100 000 Zug-km
Netz 6a	125 000 Zug-km p. a. müssen in Doppelstreife begleitet werden
Netz 7c	750 h/a in Doppelstreife
Netz 8	1 000 h/a in Doppelstreife
Netz 9a	1 500 h/a in Doppelstreife
Netz 9b	800 h/a in Doppelstreife
Netz 11	500 h/a in Doppelstreife
Netz 12	600 h/a in Doppelstreife
Netz 14 Los 1	3 000 Zug-km p. a. müssen in Doppelstreife begleitet werden
Netz 14 Los 2	100 h/a in Doppelstreife
Netz 16a	800 h/a in Doppelstreife
Netz 16b	500 h/a in Doppelstreife
Netz 16c	400 h/a in Doppelstreife
Netz 16d	100 h/a in Doppelstreife
Netz 18	1 200 h/a in Doppelstreife
Netz 19	200 h/a in Doppelstreife
Netz 47	160 h/a in Doppelstreife je angefangene 100 000 Zug-km
Netz 48 Los 1	2 200 h/a in Doppelstreife
Netz 48 Los 2	800 h/a in Doppelstreife
Netz 54	1 750 h/a in Doppelstreife
Netz 59	1 200 h/a in Doppelstreife

In einigen Verkehrsverträgen wurde zwischen EVU und dem Land Baden-Württemberg zusätzlich eine Erhöhung der Kontingente abgestimmt, beispielsweise im Netz 1 Los 1 (siehe Stellungnahme zu Ziffer 3). Die tatsächlichen Kontingente können daher größer sein als in der Liste angegeben. Es steht den EVU frei, über die Kontingente hinaus mit eigenen Mitteln weitere Sicherheitsleistungen bereitzustellen.

3. wie viel Sicherheitspersonal an speziellen Eventtagen zusätzlich eingesetzt wird und wie sich dies in den letzten fünf Jahren entwickelt hat;

Nur in wenigen Verkehrsverträgen ist eine konkrete Quote für Großveranstaltungen vorgegeben. In den meisten Fällen sind bilaterale Abstimmungen zwischen Aufgabenträger und EVU zur Begleitung besonders gefährdeter Züge in den Abend- und Nachtstunden und an Wochenenden vorgesehen. Bei Großveranstaltungen obliegt die Verteilung des Sicherheitspersonals dem EVU und wird mit dem Aufgabenträger abgestimmt.

Als Beispiel kann die SWEG Bahn Stuttgart GmbH (SBS) herangezogen werden: Die SBS kann seit Januar 2022 ein jährlich begrenztes Zusatzkontingent von maximal 800 Personalstunden (entspricht 400 Stunden in Doppelstrecke) im Rahmen einer weiteren Ergänzungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag für einen flexiblen Einsatz mit dem Aufgabenträger abrechnen.

Das Zusatzkontingent wird vorwiegend für die Bestreifung rund um die Großereignisse Cannstatter Wasen und Cannstatter Frühlingsfest sowie andere Großereignisse und anlassbezogene Sondereinsätze oder Schwerpunktkontrollen eingesetzt. Beispielsweise konnten zum Frühlingsfest 2024 an 14 Tagen zusätzliches Sicherheitspersonal eingesetzt werden. Vor dem Jahr 2022 gab es eine vergleichbare Regelung mit diesem EVU noch nicht.

Das Land hat u. a. auch mit der Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH (GABW) eine Anpassung des Einsatzes des Kontingents für Sicherheitspersonal in einer Ergänzungsvereinbarung abgeschlossen. Während des Wasen- und Frühlingsfestes erhöht GABW laut eigener Darstellung hier gezielt das Kontingent des Sicherheitspersonals um 150 % und verstärkt insbesondere in den Abendstunden und an den Wochenenden die Begleitung der Züge. Seit der Einführung dieser Maßnahme im Jahr 2022 hat sich die Sicherheit in den Zügen positiv entwickelt.

4. welche Maßnahmen der letzten Jahre als erfolgreich eingeschätzt werden und ob es weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Vorbeugung von Übergriffen auf Fahrgäste sowie das Fahr- und Begleitpersonal im ÖPNV und SPNV bedarf;

Alle EVU bestätigen auf Nachfrage, dass die Anwesenheit von Sicherheitspersonal in den Zügen und an den Haltestellen den Fahrgästen ein gutes Gefühl der Sicherheit vermittelt. Eine regelmäßige Bestreifung der Züge führt zu einem erkennbaren Rückgang an Vorfällen sowie zu einem gesteigerten Sicherheitsempfinden beim Zugpersonal. Die Durchführung von sogenannten „Schwerpunkttagen“, sprich einer Bestreifung insbesondere im Berufsverkehr und den frühen Abendstunden, unterstützt den Rückgang von Vorfällen wie zum Beispiel Beleidigung, Bedrohung, tätliche Übergriffe oder Belästigungen. Es wird daher versucht, solche Schwerpunkttage in Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen stattfinden zu lassen. Zudem befürworten wir die vermehrte Bestreifung an Sonn- und Feiertagen, die bis dato wegen der deutlich höheren Kosten aufgrund von Zuschlägen geringer ausfällt oder gegebenenfalls zu Lasten von Bestreifungen an Werktagen fällt.

Beispielsweise wurde bei Faschnachts-Veranstaltungen – Schwerpunkte im *AVG-Netz* beispielsweise im Murgtal oder in Odenheim – zusätzliches Sicherheitspersonal eingesetzt. Dadurch konnte erreicht werden, dass weniger Alkohol in den Zügen konsumiert wurde; außerdem wurden die Schäden an den Zügen minimiert.

Aus der Sicht fast aller EVU ist der verstärkte Einsatz von Sicherheitskräften eine notwendige Maßnahme, die ausgeweitet werden sollte. Darüber hinaus wäre es insbesondere sinnvoll, wenn die Bundespolizei häufiger Schwerpunktkontrollen durchführt, ähnlich wie es in den letzten Jahren an einzelnen Tagen bereits der Fall war.

5. *wie viele Angehörige der Bundespolizei und der Landespolizei das Angebot in den letzten Jahren, uniformiert in Nahverkehrszügen kostenfrei mitzufahren, angenommen haben, und ob weitere Maßnahmen in diese Richtung geplant sind;*

6. *ob es Erkenntnisse gibt, wie das Angebot von Kriminalpolizistinnen und Kriminalpolizisten wahrgenommen wird, mit dem deutlich sichtbar getragenen K-Etui kostenlos den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu nutzen;*

Zu den Ziffern 5 und 6 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Anzahl der Angehörigen der Landespolizei Baden-Württemberg, die das Freifahrtangebot in Anspruch nehmen, wird nicht erfasst. Dies gilt sowohl für Beamtinnen und Beamte in Uniform als auch für nicht uniformierte Beamtinnen und Beamte der Kriminalpolizei, die das K-Etui offen und deutlich sichtbar tragen. Derzeit bestehen keine Planungen für weitere Maßnahmen.

7. *welche Kosten nach ihrer Kenntnis den Zug- und Busunternehmen entstehen, die Wiederherstellung und die Reinigung von Fahrzeuginventar an Eventtagen zu organisieren;*

Für die EVU entstehen Kosten entweder dadurch, dass zusätzliche Reinigungsteams eingesetzt werden müssen, oder dadurch, dass aufgrund von aufgetretenen Verschmutzungen negative Sauberkeitsbewertungen entstehen, die zu Strafzahlungen an den Aufgabenträger führen.

Bei der Reinigung entstehen Mehrkosten, weil an Start- und Endhaltestellen, u. a. leere Flaschen, Grobschmutz und manchmal Erbrochenes beseitigt werden müssen. Das Gleiche gilt auch für die tägliche Nachreinigung, weil die Fahrzeuge in stark verschmutztem Zustand abgestellt werden.

Derzeit liegen dem Verkehrsministerium nur zum Teil Angaben der EVU vor:

Die Schäden bei den Fahrzeugen der AVG beschränken sich meist auf Verschmutzung, sodass die AVG den Schaden auf unter 10 000 Euro pro Jahr schätzt.

Nach Angaben der SBS fallen im Zeitraum des Frühlingsfestes/Cannstatter Wasen vermehrt Müll in den Zügen der SBS an. Zudem ist eine Beschaffung von sogenanntem „Optan Pulver“ notwendig. Die zusätzlichen Kosten belaufen sich auf rund 1 000 Euro pro Jahr.

8. *ob nach ihrer Kenntnis das Fahr- und Begleitpersonal noch immer regelmäßige Schulungen und Workshop-Angebote erhält, um die Sicherheit für sich und die Fahrgäste zu gewährleisten und ob diese Angebote in Zukunft weiter ausgebaut werden sollen;*

Das Land verpflichtet in der „Anlage 5 Sicherheit“ in jedem Verkehrsvertrag die einzelnen EVU dazu, dass Zugbegleit- und Prüfpersonal mindestens alle 2 Jahre hinsichtlich des Beherrschens von Konflikt- und Gewaltsituationen geschult werden. Diese Schulungsaktivitäten kann das Land sich von jedem EVU bei Bedarf vorlegen lassen. Nach unseren Erkenntnissen sind alle EVU dieser Verpflichtung jedes Jahr in vollem Umfang nachgekommen.

Nach Mitteilung der Go-Ahead Baden-Württemberg führen dort die Führungskräfte zusätzlich mindestens zweimal im Jahr Fortbildungsmaßnahmen in Form von „Qualitätschecks“ durch. Dabei begleiten sie die Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer während ihrer Schichten und geben Empfehlungen zu verschiedenen Kriterien wie z. B. Tarifikunde und dem Umgang mit schwierigen Fahrgästen. Bei Bedarf wird auch ein zusätzliches Deeskalationstraining angeboten.

9. ob sie es in Erwägung zieht, für besondere Anlässe, wie beispielsweise dem Stuttgarter Frühlingsfest oder Spielen im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft, spezielle Fahrzeuge einzusetzen, damit die Kosten für Schadeninstandsetzung, Reinigung und Instandhaltung niedrig gehalten werden können.

Diese Möglichkeit wird nicht in Erwägung gezogen. Dagegen spricht, dass die EVU selber keine speziellen Fahrzeuge zur Verfügung haben, sondern diese durch Dritte anmieten müssten. Auch das Land hat über die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) keine speziellen Fahrzeuge zur Verfügung, die sie hierfür temporär einsetzen kann.

Vor dem Hintergrund, dass extra Züge bei Drittanbietern angemietet werden müssten, die wiederum auf diese Fahrzeuge spezifisch geschulte Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer einsetzen müssen. Zusätzlich müsste organisatorisch entweder diese Leistungen ausgeschrieben werden oder über Ergänzungsvereinbarungen mit den Bestandsbetreibern diese Leistungen zusätzlich dazu bestellt werden. Die Kosten für die Anmietung würden dann die Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden und zusätzlicher Reinigungen bei weitem übersteigen und sind damit wirtschaftlich (und am Ende auch organisatorisch) nicht darstellbar.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor