Kompetenzcenter Sicherheit NRW

Sicherheitsbericht NRW 2020

www.kcsicherheit.de

NWL

Nahverkehr Rheinland

VRR

Inhalt

Vorwort 4

Einleitung 5

Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW 6
Erfassung in die Sidaba 6
Reporting 7
Analysetool 8
Auswertung sicherheitsrelevanter Vorfälle 8

Kundenzufriedenheit 14

Berichte der Sicherheitspartner 15
SPNV Unternehmen 16
Abellio GmbH 16
Arriva Personenvervoer Nederland BV 16
DB Regio AG 16
eurobahn 17
HLB Hessenbahn GmbH 18
National Express Rail GmbH 18
NordWestBahn GmbH 18
Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH 19
Rurtalbahn GmbH 19
SNCB 20
TransRegio Deutsche Regionalbahn GmbH 20
Vias Rail GmbH Region West 20
Westfalenbahn GmbH 20
Kommunale Verkehrsunternehmen 21
Rheinbahn 21
WSW mobil GmbH 21
Bundespolizei 22

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit 24
Corona Krisenmanagement 24
Runder Tisch Corona NRW 24
Sonderfahrplan 25
Schwerpunktkontrollen zur Einhaltung der Maskenpflicht 26
Schwerpunktkontrollen durch Aufgabenträger 28
Zusätzlicher Einsatz von Sicherheitspersonal während der Coronakrise 29
Projekte 30
Videotechnik an Bahnhöfen 30
Videotechnik in Zügen 30
Pilotprojekt Bodycams im NVR 32
Qualifizierung von Service- und Sicherheitspersonal 33
Präventive Beförderungs- und Aufenthaltsverbote im SPNV 34
Sicherheitsteams NRW 35
Netzwerk und Wissenstransfer 36
Arbeitskreis Sicherheit der Aufgabenträger 36
Landesweiter Arbeitskreis NRW 36
Sicherheitskongress NRW 2020 36

Fazit 39

Abkürzungsverzeichnis 40

Abbildungsverzeichnis 41

Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Sicherheit und Mobilität gehören zu den Grundbedürfnissen des Menschen. Zusammen mit unseren Partnern in Nordrhein-Westfalen bringen wir beides im ÖPNV zusammen und bieten Reisenden und Pendlern bessere, sichere und saubere Mobilität. Das Kompetenzcenter Sicherheit (KCS) legt mit dem ersten Sicherheitsbericht NRW eine beeindruckende Bilanz und einen ambitionierten Ausblick vor.

Das Jahr 2020 war aufgrund der Pandemie ein Jahr voller Herausforderungen – auch für den ÖPNV. Um gestärkt aus dieser herausfordernden Zeit zu kommen, ziehen alle Beteiligten an einem Strang. In der Pandemie hat sich gezeigt, wie gut und verlässlich die Landesregierung, Verkehrsunternehmen, Zweckverbände und Verkehrsverbünde zusammenarbeiten. Sehr schnell haben sich die Partner auf einen intensiven Austausch am „Runden Tisch Corona NRW" verständigt. Gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern VRR, NVR und NWL haben wir einen Sonderfahrplan erarbeitet und so eine stabile Grundversorgung sichergestellt. Menschen, die auf den Nahverkehr bei der Bahn angewiesen sind, sind mobil geblieben – trotz eines reduzierten Angebots.

Auch das Hygienekonzept im Schienenpersonennahverkehr ist am „Runden Tisch Corona" entstanden. Es sieht unter anderem die Ausrüstung der Bahnmitarbeiter mit Mund-Nasen-Bedeckung, die häufigere Fahrzeugreinigung und Flächendesinfektion vor. So haben wir in das Vertrauen der Menschen investiert, das es gerade jetzt braucht, damit sich alle in der Bahn wohl und sicher fühlen.

Das Ergebnis des gemeinsamen Kraftaktes können wir an der aktuellen Kundenzufriedenheitsmessung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr ablesen: Die Fahrgäste im ÖPNV Nordrhein-Westfalens fühlen sich sicher. Für uns ist das Ansporn, weiter in die Sicherheit und die Kundenzufriedenheit zu investieren. Dafür setzen wir uns täglich mit den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und der Bundespolizei ein.

Im Rahmen der ÖPNV-Offensive investiert das Land Nordrhein-Westfalen in den nächsten Jahren zehn Millionen Euro in Videotechnik an Bahnhöfen – für effektive Abschreckung und schnelle Aufklärung von Vorfällen auf Bahnsteigen und in Zügen. Außerdem werden Sicherheitsteams, Service- und Sicherheitspersonal gezielt weiterqualifiziert – für bessere, sichere und sauberer Mobilität auf der Schiene.

Ich bedanke mich herzlich bei allen Beteiligten, die jeden Tag im Einsatz sind, aus unseren Bahnhöfen und unseren Zügen gute Orte zu machen. Kommen Sie gut und sicher ans Ziel!

Ihr Hendrik Wüst MdL

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Einleitung

Das Jahr 2020 hat viele Menschen bislang vor ungewohnte Herausforderungen gestellt. Eine Pandemie mit Auswirkungen bis in jeden Lebensbereich hinein. Auf der einen Seite die Konfrontation mit einem unbekannten Virus und seinen Folgen, auf der anderen Seite die Bewältigung und Sicherstellung des täglichen Arbeitens und Lebens in einer Ausnahmesituation. Mit beiden Seiten sahen sich auch die Verkehrsunternehmen in NRW vor gänzlich neue Situationen gestellt, die ein schnelles Umdenken und Handeln erforderlich machten. Der vorliegende Sicherheitsbericht NRW 2020 dokumentiert das Ergebnis einer Handlungsoffensive, wie es sie in Nordrhein-Westfalen und im grenzüberschreitenden Raum so noch nicht gegeben hat. Die europaweit einzigartige Kooperation der Verkehrsunternehmen und Sicherheitspartner hat durch die abgestimmten Sicherheitsmaßnahmen nicht nur den Menschen unterwegs im öffentlichen Nah- und Fernverkehr Halt und ein Gefühl der Sicherheit gegeben. Die Zusammenarbeit aller Beteiligter und die daraus resultierenden Projekte wirken zukunftsweisend.

Dieser Sicherheitsbericht des Kompetenzcenters Sicherheit (KCS) und der Aufgabenträger (AT) Nahverkehr Rheinland (NVR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wurde in enger Kooperation mit dem Verkehrsministerium NRW erstellt und stellt eine kleine Premiere dar. Die Einführung der Sicherheitsdatenbank NRW (Sidaba) Anfang 2020 bildet dabei den Grundstein zur Erstellung dieses NRW-weiten Berichts. In diese Datenbank tragen Kundenbetreuer und Sicherheitspersonal der SPNV-Unternehmen sicherheitsrelevante Vorfälle ein. Auch allen übrigen öffentlichen Nahverkehrsunternehmen steht die Nutzung dieser neuartigen Datenbank frei.

Der vorliegende Bericht zeichnet ein übergreifendes Bild der Sicherheitslage im ÖPNV im Jahr 2020. Er enthält Auswertungen der Datenbank sowie die Einschätzungen und Rückmeldungen der Sicherheitspartner, wie Bundespolizei und Verkehrsunternehmen zur Sicherheitslage und stellt richtungsweisende Maßnahmen zur Verbesserung dar.

Bisher wurde die Sicherheitslage im VRR im sogenannten Lagebericht der Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention dargestellt. Mit dem vorliegenden Sicherheitsbericht NRW 2020 entsteht eine neue Generation des modernen Sicherheitsreportings für ganz Nordrhein-Westfalen und die grenzüberschreitenden Regionen.

Das Plus an Sicherheit in NRW. Auch in der Pandemie mit Bus und Bahn sicher zu Beruf und Freizeit.

Zusätzliche Sicherheitskräfte haben im Jahr 2020 zusammen mit den Zugbegleiter*innen in den Zügen und gemeinsam mit dem Bahnhofspersonal in den Bahnhöfen die Maskenpflicht kontrolliert. Eine Zusammenarbeit und aufwändige Koordination, auf die die Partner im Sinne der Sicherheit aller Fahrgäste stolz sind.

Der vorliegende Sicherheitsbericht NRW 2020 greift diese Maßnahmen auf und berichtet zudem über weitere Projekte. Bis 2024 soll jeder dritte Bahnhof in NRW mit modernster Videotechnologie ausgerüstet sein. Entsprechend investiert das Land rund zehn Millionen Euro in die Ausstattung von einhundert Bahnhöfen in NRW. Auch das Tragen von Bodycams wurde erfolgreich getestet und wird zukünftig Thema in NRW sein wie auch die Erweiterung der Sicherheitsteams. Erklärtes Ziel ist es, die Attraktivität des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zu steigern. So betonte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, dass sich Bürger*innen in allen Zügen und an jedem Bahnhof wohl fühlen müssen, wenn sie in ihrer Heimat Nordrhein-Westfalen unterwegs sind.

Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW

Aus gesammelten Daten ein zukunftsorientiertes Verhalten ablesen

Die Mitarbeiter*innen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im SPNV und das an Bahnhöfen eingesetzte Sicherheitspersonal erfassen sicherheitsrelevante Vorfälle, wie beispielsweise den Missbrauch der Notbremse oder Beleidigungen. Diese werden in der Sicherheitsdatenbank NRW zusammengeführt und abgebildet. Die Idee dahinter ist, sicherheitsrelevante Vorfälle landesweit standardisiert in einer Datenbank darzustellen, um umfassende Lagebilder generieren zu können und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit durchzuführen.

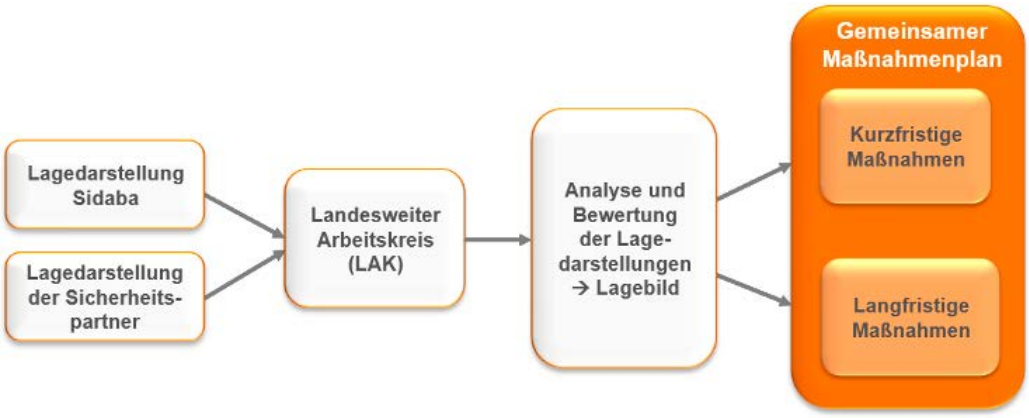


Abbildung 1: Sidaba als Grundlage für abgestimmte Sicherheitsmaßnahmen

Besonders in der Coronakrise hat die Sidaba entscheidend dazu beitragen können, einen Überblick über die Sicherheitslage zu bekommen und gezielt Maßnahmen wie Schwerpunktkontrollen zur Einhaltung der Maskenpflicht zu planen.

Erfassung in die Sidaba

Einfach und unkompliziert erfassen Kundenbetreuer*innen und Sicherheitspersonal der Verkehrsunternehmen alle sicherheitsrelevanten Vorfälle in der Sidaba. Damit sie unterwegs im Einsatz mühelos Daten eintragen können, sind die verschiedenen Vorfälle in einem elektronischen Meldeformular hinterlegt. Automatisch vorausgefüllte Felder unterstützen die Nutzer*innen bei der Eingabe.

Die sicherheitsrelevanten Vorfälle werden den Ereigniskategorien „Straftaten“ und „Ordnungswidrigkeiten“ mit den entsprechenden Unterpunkten haltestellen- und linienscharf erfasst. Um die subjektive Sicherheit vollumfänglich abbilden zu können, wird zudem die Ereigniskategorie „Auffälligkeiten“ mit den Ereignisarten „Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend“ und „Personen ohne Reiseabsicht anwesend“ berücksichtigt.

Während der Coronakrise wurde im September 2020 die Ereigniskategorie „Ordnungswidrigkeiten" mit der Ereignisart „Nichteinhaltung Maskenpflicht" ergänzt. So können Kundenbetreuer*innen und Sicherheitspersonal entsprechende Verstöße erfassen.

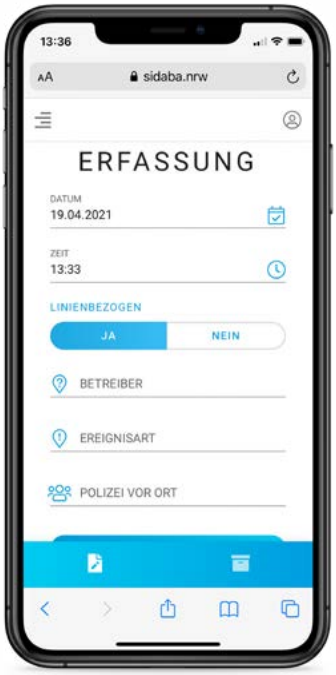


Abbildung 2: Sidaba Erfassung

Reporting

Für die Auswertung der sicherheitsrelevanten Vorfälle können Nutzer*innen der Sidaba auf umfangreiche Reportingmöglichkeiten zurückgreifen.

Die in Abbildung 3 gezeigten Rubriken können individuell ausgewählt und miteinander verknüpft werden. Auf diese Weise erhalten die Nutzer*innen eine umgehende Auswertung der relevanten Vorfälle, wie beispielsweise Beleidigungen von Fahrpersonal auf der Linie X in einem bestimmten Zeitraum.

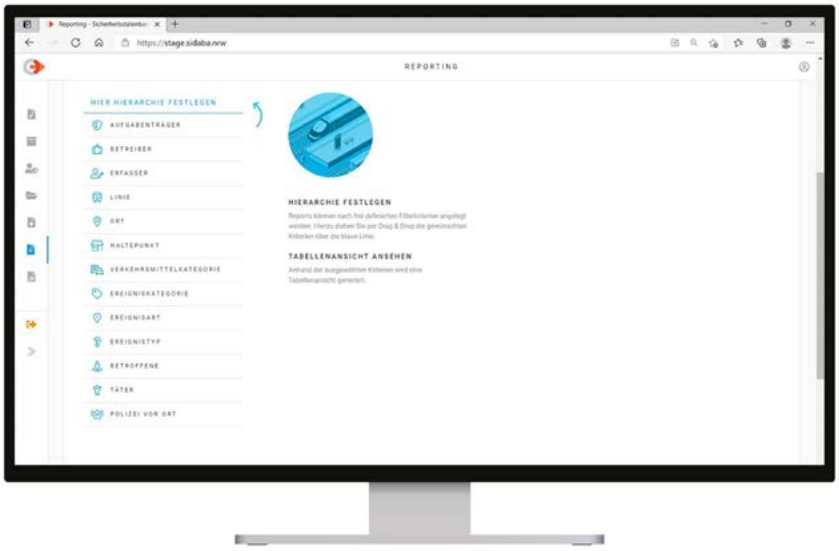


Abbildung 3: Sidaba Reportinginstrument

Analysetool

Für die bildliche Auswertung der Daten liefert ein modernes Analysetool in der Sidaba optimale Ergebnisse. Auch macht die raumorientierte Betrachtung der Sicherheitslage nebst kartenbasierter Analyse ein adäquates Handeln möglich.

Durch ausgewählte Schwellwerte für die Anzahl der Vorfälle auf den Linien oder in den Stationen in zwei ausgewählten Zeiträumen können entsprechende Schwerpunkte in den Farben rot oder gelb in der Karte dargestellt werden. So ist die Situation auf Linien oder an Haltestellen auf einen Blick zu erkennen. In der Detailansicht sind die Unterschiede zwischen den beiden gewählten Zeiträumen ebenfalls farblich markiert.

Zusammengefasst ermöglicht das Analysetool eine schnelle Betrachtung der Lage auf den Linien und an Haltestellen und vergleicht verschiedene Standorte und Linien in unterschiedlichen Zeiträumen miteinander.

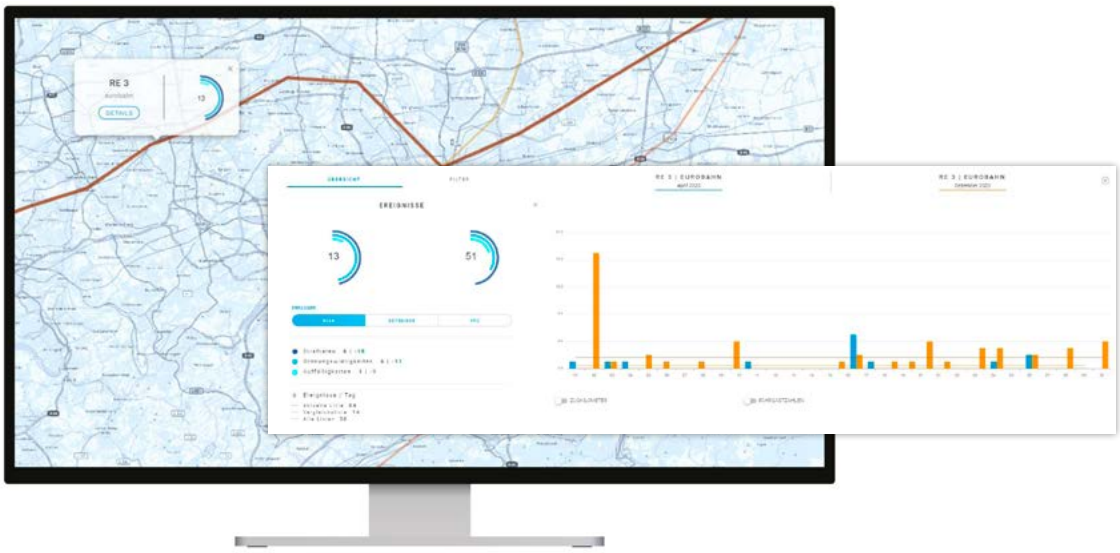


Abbildung 4: Sidaba Analysetool

Auswertung sicherheitsrelevanter Vorfälle

Zusammenhänge erkennen und schnell reagieren – das ist ein wesentlicher Vorteil der Sidaba. So lässt sich schon seit Einführung der Datenbank ablesen, wo sich sicherheitsrelevante Vorfälle ereignen. In den Anfangsmonaten Januar und Februar 2020 kam es aufgrund der Einführungsphase zu vergleichsweise wenigen Eintragungen. In den Monaten März und April 2020 ging aufgrund der Sonderfahrpläne im SPNV mit entsprechend reduziertem Fahrtenangebot und geringerer Fahrgastzahlen die Anzahl sicherheitsrelevanter Vorfälle zurück.

Ab Mai 2020 stieg dann die Anzahl. Der Grund: Der Regelbetrieb wurde wieder aufgenommen und regelmäßige Fahrkartenkontrollen sowie die Einführung der Maskenpflicht im ÖPNV führten vermehrt zu Konflikten. Der Einsatz des zusätzlichen Sicherheitspersonals zur Einhaltung der Maskenpflicht ab Oktober 2020 (siehe Seite 29) steigerte ebenfalls die Einträge in die Sidaba. Im Jahr 2020 wurden somit insgesamt 39.196 sicherheitsrelevante Vorfälle in die Sidaba eingetragen. Für die Nutzer*innen der Sidaba, also Verkehrsunternehmen und Sicherheitspartner, ist eine Datenbasis entstanden, die in den folgenden Jahren an Bedeutung gewinnen wird. Zeit, Ort und Art der 39.196 Vorfälle ermöglichen handlungsweisende und richtungsgebende Eckpfeiler einer sicherheitsorientierten Mobilitätsoffensive.

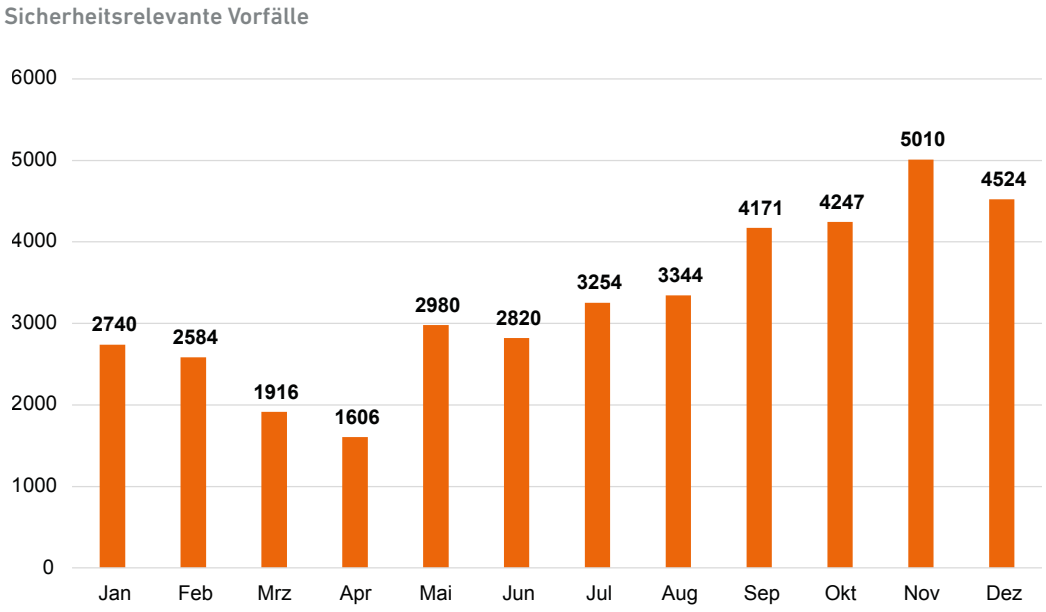


Abbildung 5: Darstellung der Ereignisse im Jahr 2020 nach Monatsverlauf

Aufteilung nach Ereigniskategorien

Im folgenden Diagramm (Abbildung 6) wird die Unterteilung der 39.196 sicherheitsrelevanten Vorfälle vorgestellt.

Die Ereigniskategorien lassen sich somit für das Jahr 2020 in 23.019 Straftaten, 10.832 Ordnungswidrigkeiten und 5.345 Auffälligkeiten aufschlüsseln.

Bei den Straftaten kommen „Sachbeschädigungen" (7.160), „Beleidigungen" (4.945) und „Erschleichen von Leistungen" (4.287) am häufigsten vor. Die Ordnungswidrigkeiten setzen sich prioritär aus den Ereignisarten „Nichteinhaltung Maskenpflicht" (5.739), „Verunreinigung" (1.962) sowie „Aggressives Betteln" (1.838) zusammen. Die Auffälligkeiten bestehen aus „Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend" (3.650) und „Personen ohne Reiseabsicht anwesend" (1.695).

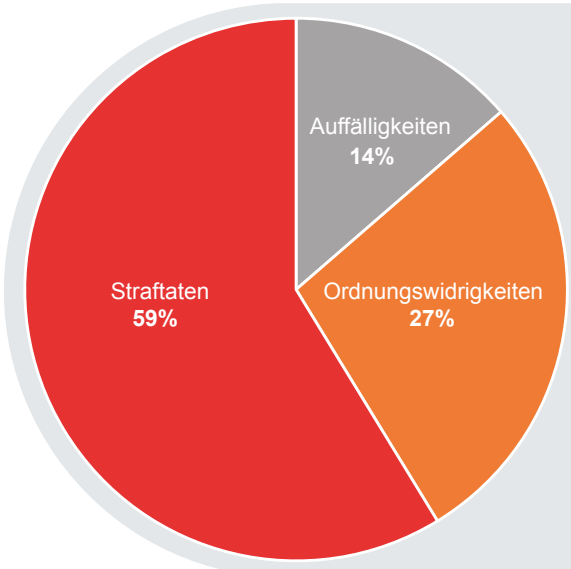


Abbildung 6: Ereigniskategorien 2020

Auffälligkeiten	5345
Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend	3650
Personen ohne Reiseabsicht anwesend	1695
Ordnungswidrigkeiten	**10.832**
Nichteinhaltung Maskenpflicht	5739
Verunreinigung	1962
Aggressives Betteln	1838
Belästigung	1293
Straftaten	**23.019**
Sachbeschädigung	7160
Beleidigung	4945
Erschleichen von Leistungen	4287
Hausfriedensbruch	3501
Bedrohung	1829
Körperverletzung	606
Missbrauch Notbremse	501
Diebstahl	117
Sexualdelikt	70
Raub	3
Gesamtergebnis	**39.196**

Abbildung 7: Auswertung der Ereignisarten

Die Zahlen für besonders schwere Vergehen wie Körperverletzungen, Sexualdelikte, Diebstahl und Raub fallen deutlich geringer aus.

Nichteinhaltung Maskenpflicht (Fahrzeuge)

November und Dezember mit Höchstwert: Seit dem 9. September 2020 tragen Kundenbetreuer*innen und Sicherheitspersonal die Verstöße gegen die Maskenpflicht in die Sidaba ein. Von dieser Zeit an erfassten die Mitarbeiter*innen 5.739 Vorfälle zur Nichteinhaltung der Maskenpflicht. Im folgenden Diagramm werden die Eintragungen nach Monaten dargestellt:

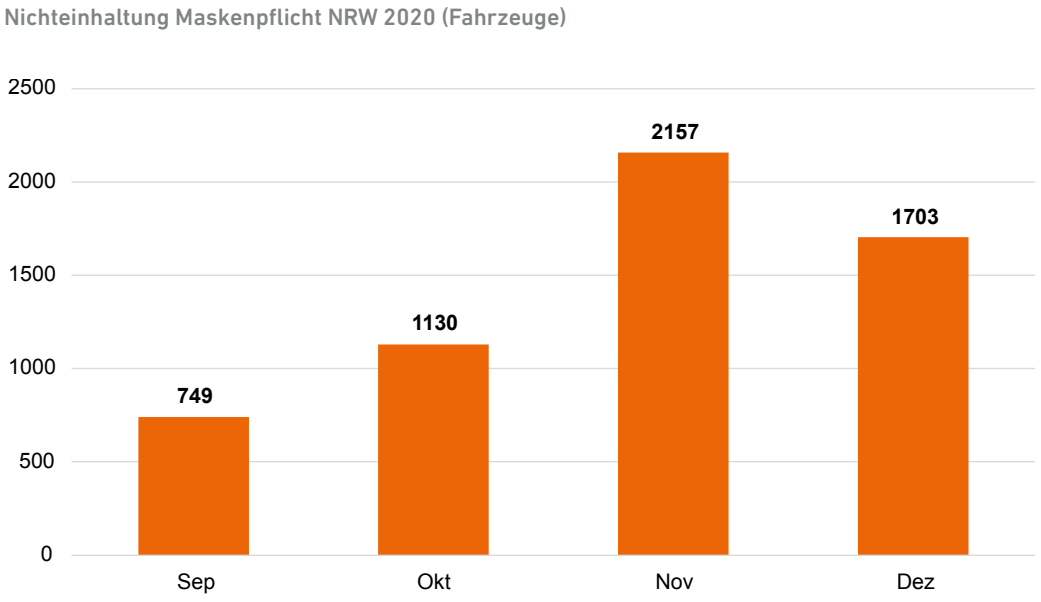


Abbildung 8: Nichteinhaltung Maskenpflicht

Grund für die geringen Einträge im September ist die Startphase der Erfassung. In den Monaten Oktober und November erhöhten sich die Zahlen. Zum Ende des Jahres im Dezember nahmen die Verstöße aufgrund des erneuten Lockdowns und der Feiertage wieder ab.

Betroffene

Eine Aufschlüsselung der 39.196 sicherheitsrelevanten Vorfälle zeigt, dass die meisten Vorfälle sich auf die Verkehrsstation und das Verkehrsunternehmen beziehen. Hierzu gehört ein großer Teil der Ereignisarten „Sachbeschädigung", „Hausfriedensbruch", „Verunreinigung" sowie „Erschleichen von Leistungen". Vorfälle wie „Nichteinhaltung Maskenpflicht", „Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend" und „Personen ohne Reiseabsicht anwesend" gehören zur Gruppe „Keine direkte Zuordnung", weil keine Personen direkt betroffen sind. An den 9.250 sicherheitsrelevanten Vorfällen gegenüber dem Personal lässt sich ablesen, was Mitarbeiter*innen der EVU sowie Sicherheitskräfte zu bewältigen hatten. Die Fahrgäste waren im Jahr 2020 von 4.555 sicherheitsrelevanten Vorfällen betroffen. Bei einer Gesamtzahl von 39.196 Vorfällen macht dies 12 Prozent aus. Somit waren die Fahrgäste am wenigsten betroffen.

Sicherheitsrelevante Vorfälle

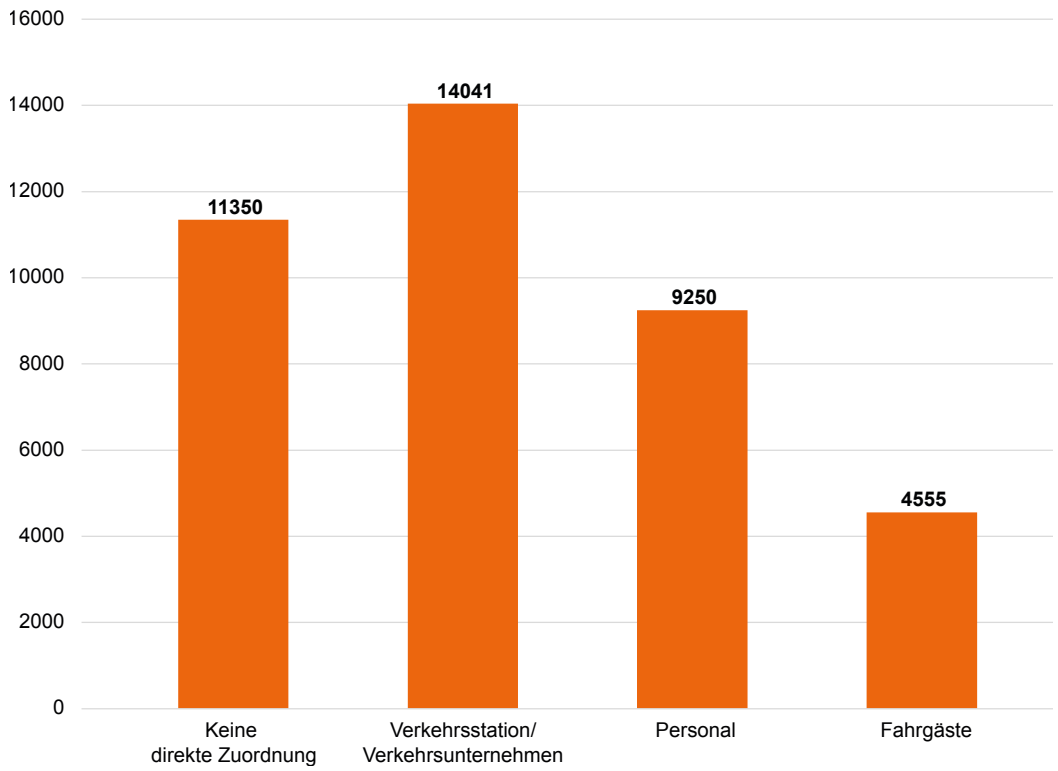


Abbildung 9: Betroffene der sicherheitsrelevanten Vorfälle

Weitere Erkenntnisse über die sicherheitsrelevanten Vorfälle ergeben sich, wenn man die Gruppen der Betroffenen genauer betrachtet. Im folgenden Diagramm werden diese aufgeteilt in die Gruppe „Personen" mit den Untergruppen „aktive Belästigung", „passive Belästigung" und „schwerwiegende Ereignisse" sowie in die Gruppe „Sachen" mit den Untergruppen „Beschädigungen/Vandalismus", „Einbruch/Diebstahl" sowie „Störung des Betriebs":

Handlungen gegen Personen 75,45%		
aktive Belästigung 27,31%	passive Belästigung 63,81%	schwerwiegende Ereignisse 8,88%
• Aggressives Betteln • Belästigung • Beleidigung	• Nichteinhaltung Maskenpflicht • Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend • Erschleichen von Leistungen • Hausfriedensbruch • Personen ohne Reiseabsicht anwesend	• Bedrohung • Diebstahl • Körperverletzung • Raub • Sexualdelikt
Handlungen gegen Sachen 24,55%		
Beschädigungen / Vandalismus 94,35%	Einbruch / Diebstahl 0,45%	Störung des Betriebes 5,20%
• Angriff auf Fahrzeuge • Beschädigungen von Sitzen • Etching • Graffiti • Scratching • Verunreinigung • Sonstiges	• Aufbrechen von Automaten • Einbruch	• Missbrauch Notbremse
Gesamtereignisse 39.196		

Abbildung 10: Handlung gegen Personen und Sachen

Die Handlungen gegen Personen machten 75,45 Prozent aller sicherheitsrelevanten Vorfälle aus. Passive Belästigungen, darunter auch „Nichteinhaltung der Maskenpflicht", bildeten dabei mit 63,81 Prozent den Hauptteil, wogegen schwerwiegende Ereignisse mit 8,88 Prozent am geringsten ausfielen.

Die Handlungen gegen Sachen wiesen 24,55 Prozent der sicherheitsrelevanten Vorfälle auf. 94,35 Prozent davon entfallen auf Beschädigungen und Vandalismus, also Zerstören von Sitzen, Zerkratzen von Scheiben, Verunreinigungen oder Graffiti.

Unterteilung der Sachbeschädigungen

Von den 7.160 Sachbeschädigungen nehmen die „Graffiti"-Verstöße den größten Teil ein. Genau 4.336 Vorfälle wurden in die Sidaba aufgenommen. Zur Lösung des Problems hat das KCS Ende 2020 eine Arbeitsgruppe mit den EVU gebildet, um aktiv gegen Graffitischäden vorzugehen.

Sachbeschädigung	Anzahl
Angriff auf Fahrzeuge	106
Aufbrechen von Automaten	40
Beschädigung von Sitzen	633
Einbruch	3
Etching	1
Graffiti	4336
Scratching	35
Sonstiges	2006
Gesamtergebnis	**7160**

Abbildung 11: Sachbeschädigungen

Vorfälle nach Produktarten und Stationen

Das nebenstehende Diagramm erläutert, wo die sicherheitsrelevanten Vorfälle aufgenommen wurden. Mit 22.319 Fällen stehen die Regionalbahn und der Regionalexpress an der Spitze. 57 Prozent der sicherheitsrelevanten Vorfälle ereignen sich dort. Darauf folgen die Stationen mit 9.169 (23 Prozent) der Vorfälle und die S-Bahnen mit 7.708 (20 Prozent) der Vorfälle.

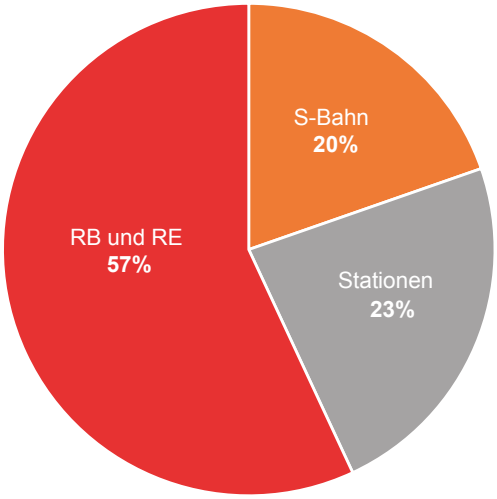


Abbildung 12: Vorfälle nach Produktarten und Stationen

Spitze am Freitag – Vorfälle nach Wochentagen

Im Verlauf einer typischen Woche im Jahr 2020 bewegen sich die sicherheitsrelevanten Vorfälle von Montag bis Donnerstag auf einem gleichen Niveau. Der Freitag bildet mit 6.253 Fällen die Spitze, der Samstag bewegt sich mit 6.039 ebenso auf hohem Niveau, bedingt durch die Partyszene. Zum Sonntag hin sinken die Vorfälle auf den niedrigsten Wert mit immerhin noch 4.822 gemeldeten Verstößen.

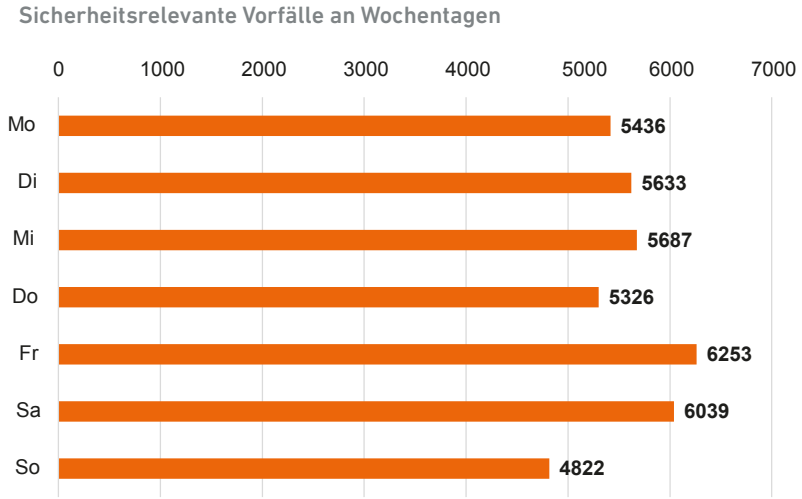


Abbildung 13: Darstellung der Ereignisse im Jahr 2020 nach Wochenverlauf

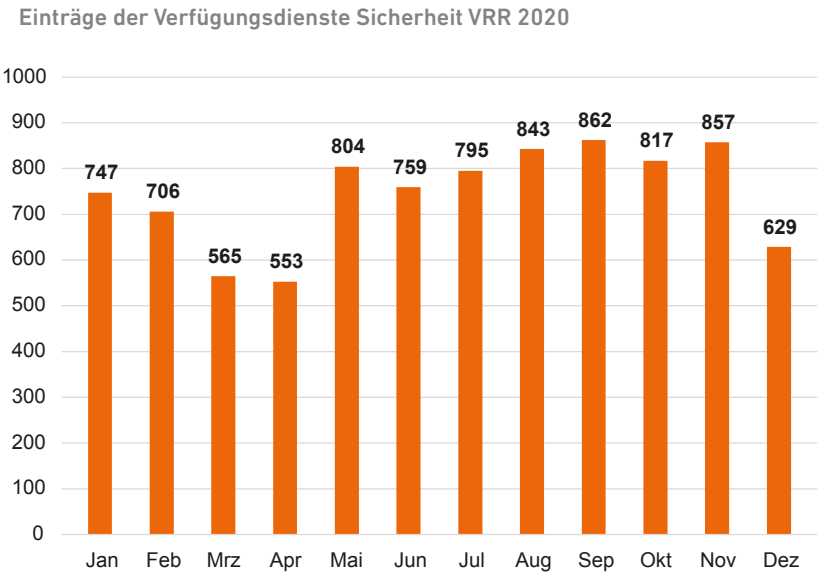


Abbildung 14: Verfügungsdienste Sicherheit VRR

Einträge der Verfügungsdienste Sicherheit VRR

Der Monat September nimmt mit 862 Einträgen sicherheitsrelevanter Vorfälle in die Sidaba die Spitze des Jahres 2020 ein. (Weitere Informationen zu den Verfügungsdiensten siehe Seite 35). Die Einträge fallen in den Monaten März, April und Dezember geringer aus als in den restlichen Monaten. Für die Monate März und April liegt dies im Sonderfahrplan der Corona Pandemie und im Lockdown begründet. Der Sonderfahrplan wurde im März 2020 eingeführt. Ende April wurde dann wieder im Regelfahrplan gefahren. Die gemeldeten Vorfälle im Dezember fallen wegen dem zweiten Lockdown und den Feiertagen geringer aus.

Aktive Reaktion

Das KCS und die AT arbeiten intensiv daran, sicherheitsrelevanten Vorfällen vorzubeugen. Hierfür entwickelt das KCS gemeinsam mit den Sicherheitspartnern im regelmäßigen Austausch passende Konzepte. Die entsprechenden Maßnahmen werden ab Seite 24 thematisiert.

Kundenzufriedenheit

In einer VRR-Befragung aus dem Jahr 2020 bewerteten Fahrgäste ihr Sicherheitsgefühl im ÖPNV mit einer Durchschnittsnote von 1,8, wenn sie tagsüber unterwegs sind. Abends und in der Nacht wird das Sicherheitsgefühl mit einer Durchschnittsbewertung von 2,3 negativer empfunden, wobei sich der Wert im Vergleich zum Vorjahr (2,5) verbessert hat.

Unter den Befragten befanden sich Kund*innen der VRR-Strecken wie auch anderer Linien, die verbundraumübergreifend in benachbarten AT-Gebieten unterwegs sind. Im Jahr 2021 wird eine NRW-weite Befragung durchgeführt, die dementsprechend im nächsten Bericht vorgestellt wird. Auch wenn die durchschnittliche Bewertung für die Sicherheit tagsüber bereits auf einem guten Niveau liegt, wird daran gearbeitet, die Bewertung und das Sicherheitsgefühl in den Abendstunden weiter zu verbessern.

Maßnahmen und Projekte aus dem Jahr 2020 mit Fortführung in den kommenden Jahren (ab Seite 24) tragen hierzu bei.

Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste wird vorwiegend durch den Einsatz des Zugpersonals, das Fahrgastaufkommen, die technische Ausstattung des Fahrzeugs und weitere externe Faktoren beeinflusst. In der Umfrage findet eine Differenzierung statt nach „Sicherheitsempfinden tagsüber“ und „Sicherheitsempfinden abends / nachts“.

Für die Befragung konnten die Fahrgäste Schulnoten von eins („sehr gut“) bis sechs („ungenügend“) vergeben. Aus den Ergebnissen wurde ein Mittelwert für die Linien berechnet.

Für das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ergeben sich somit folgende Werte:

Verkehrsmittel	S-Bahn		Regionalexpress		Regionalbahn	
Jahr	**2019**	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**	**2020**
Tagsüber	1,80	1,77	1,79	1,75	1,75	1,75
Abends / nachts	2,57	2,39	2,46	2,31	2,36	2,31

Abbildung 15: Sicherheitsempfinden im Vergleich 2019 / 2020

Das durchschnittliche Sicherheitsempfinden auf den S-Bahn- und Regionalexpress-Linien „tagsüber“ und „abends/nachts“ hat sich im Vergleich zum Jahr 2019 weiter verbessert. Der Durchschnittswert der Regionalbahn-Linien weist tagsüber keine Änderung zum Jahr 2019 auf. Dagegen hat sich der Wert für „abends/nachts“ leicht verbessert.

Berichte der Sicherheitspartner

Das KCS und die AT agieren bei der Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen gemeinsam mit unterschiedlichen Sicherheitspartnern. Auf den nächsten Seiten werden die Berichte der Partner vorgestellt:

- SPNV Unternehmen
- Kommunale Unternehmen
- Bundespolizei

SPNV Unternehmen

Abellio GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Im Jahr 2020 war das Personal zunehmend Beleidigungen und Bedrohungen ausgesetzt. Zurückzuführen ist dies auf die Unzufriedenheit unserer Fahrgäste zu Beginn der Coronakrise, als auch im weiteren Verlauf des Jahres, als die Maskenpflicht eingeführt wurde. Durch das zusätzliche Durchsetzen der Corona-Verordnung und der Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nase-Schutzbedeckung (MNB) sowie damit einhergehender verbaler Auseinandersetzungen, stiegen die Zahlen insgesamt an.

Entwicklung im Jahresverlauf

Bei der Abellio Rail GmbH (Abellio) wurden im Jahr 2020 insgesamt 4.476 linienbezogene Sidaba-Meldungen erstellt. Dies stellt eine deutliche Steigerung der Meldungen dar. Hierbei muss jedoch die Betriebsaufnahme des S-Bahn Rhein-Ruhr-Netzes und die Betriebsaufnahme des RE 1 (RRX) berücksichtigt werden.

Die mit Abstand häufigsten Ereignisse wurden auf den Linien RE 1 und RE 11 gemeldet (1.880), gefolgt vom S-Bahn Rhein-Ruhr-Netz (1.693). Hierbei handelt es sich zum Teil um sehr lange Linien mit einem hohen Fahrgastaufkommen. Die Linie mit den geringsten Vorfällen im Jahr 2020 war der RE 19a, einer sehr kurzen Strecke mit geringer Anzahl an Fahrgästen, mit 20 dokumentierten Ereignissen.

Die Meldungen bei Beleidigungen und Bedrohungen gegenüber Kundenbetreuer*innen (KB) sind im Jahr 2020 angestiegen. Hier verzeichnet die Abellio Rail GmbH 935 Beleidigungen und 606 Bedrohungen, wobei die Linien RE 11 und RE 1 die höchste Anzahl an Meldungen zu verzeichnen hatten. Auf beiden Linien wurden 2020 insgesamt 302 Beleidigungen und 226 Bedrohungen gemeldet, dicht gefolgt vom S-Bahn Rhein-Ruhr-Netz, wo auf den Linien S 2 und S 9 eine hohe Anzahl von Meldungen aufgekommen ist. Auf der S 2 hat die Abellio Rail GmbH 117 Bedrohungen und 173 Beleidigungen erfasst. Auf der Linie S 9 sind bei Bedrohungen 85 und bei Beleidigungen 143 Meldungen eingegangen. Ein Positivtrend ist bei Körperverletzungen gegenüber den KB zu verzeichnen. Erstmals seit 2018 sind die Meldungen gesunken. (2018: 102 Meldungen, 2019: 113 Meldungen, 2020: 98 Meldungen).

Zur Unterstützung unserer Kundenbetreuer*innen führt Abellio regelmäßigen Fortbildungsunterricht (RFU) zum Thema Sicherheit durch. Auch im Jahr 2020 fand wieder das jährliche Deeskalationstraining für die Kundebetreuer*innen statt, wenn auch coronabedingt in leicht abgewandelter Form (digital). Auch der Einsatz der sogenannten Verfügungsdienste Sicherheit sowie zusätzliches Sicherheitspersonal im Ruhr-Sieg-Netz wird dabei besonders von unseren Kundenbetreuer*innen positiv wahrgenommen. Zudem wurden im November und Dezember zusätzliche Mittel durch das Land zur Durchsetzung der MNB-Verpflichtung auf den Zügen eingesetzt. An sieben Tagen in der Woche waren insgesamt zehn Sicherheitsmitarbeiter*innen im Einsatz, die das subjektive Sicherheitsempfinden unserer Fahrgäste nachhaltig erhöht haben.

Ausblick 2021

Um auch zukünftig angemessen für die Sicherheit unserer Kundenbetreuer*innen und Fahrgäste sorgen zu können, werden wir die Konzepte zur Sicherheits- und Zugbegleitung im Fahrplanjahr 2021 beibehalten. Die Abellio Rail GmbH tauscht sich darüber hinaus weiterhin mit den AT darüber aus, die Zugbegleitquoten vertraglich zu erhöhen oder zusätzliche Sicherheitsbegleitung auf Schwerpunktlinien- und Fahrtabschnitten durchzuführen. Zukünftig werden auch wieder Abellio-Sonderzüge (z.B. zu Fußballspielen) wie schon in den Jahren zuvor von Mitarbeiter*innen der Sicherheitsdienstleister PTS begleitet. Zudem ist geplant, unseren KB weitere Hilfsmittel (z.B. Schulungen/ Online-Materialien zur Körpersprache im Zug) an die Hand zu geben, um während der Arbeit weiter deeskalierend zu wirken.

Arriva Personenvervoer Nederland BV

Allgemeine Sicherheitslage

Auf der Verbindung Aachen – Heerlen – Maastricht (RE 18) war es im Jahr 2020 ruhig. Es ist nicht zu schwerwiegenden Vorfällen gekommen.

Entwicklung im Jahresverlauf

Auf der Linie RE 18 kam es aber verstärkt zu Problemen mit Personen, die zur Drogenbeschaffung aus Deutschland in die Niederlande kamen und zurückreisten. Dabei ist insbesondere der Haltepunkt Eygelshoven Markt (NL) zu nennen, der in fußläufiger Entfernung eines Koffieshops liegt. Entsprechende Personen waren häufig ohne gültigen Fahrausweis unterwegs, zeigten unangemessenes Verhalten gegenüber anderen Fahrgästen und sind wiederholt übergriffig gegenüber dem Zugpersonal geworden. Deshalb führt das Kontrollpersonal Bodycams mit sich und es wurden stärkere Kontrollen auf dem Abschnitt Heerlen – Aachen durchgeführt. Darüber hinaus werden von Arriva auf der Linie RE 18 auf deutscher Seite stärkere Kontrollen durch die Bundespolizei auf Betäubungsmittel-Besitz in den Bahnhöfen Herzogenrath und Aachen gewünscht.

Ausblick 2021

Die Implementierung von Fahrtverboten ist seitens Arriva geplant.

DB Regio AG

Allgemeine Sicherheitslage

Nachdem im Frühjahr, bedingt durch die Corona-Pandemie, die Fahrscheinkontrollen vorübergehend eingestellt wurden, kam es zu einem deutlichen Rückgang von Übergriffen auf das Zugbegleitpersonal. Mit Wiederaufnahme der Fahrscheinkontrolle zum Ende des Frühjahrs stiegen die Übergriffe stark an. Verschärft wurde die Situation zusätzlich durch das nun gestiegene Konfliktpotenzial in Zusammenhang mit der Tragepflicht der Mund-Nasen-Bedeckung (MNB). Seit Mitte des Jahres 2020 wurde die Erfassung sicherheitsrelevanter Sachverhalte im Rahmen der Meldungen im elektronischen Zugbericht zu einem Pflichtpunkt, was ebenfalls zum Anstieg der Vorfallzahlen führte.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die Anzahl der Vorfälle ist im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 16 Prozent gesunken. Während die Gesamtzahl der Vorfälle damit noch auf einem ähnlichen Niveau wie dem Vorjahr liegt, haben sich unter den Auswahlparametern teilweise erhebliche Veränderungen ergeben:

- Rückgang „gefährliche oder störende Eingriffe“ um ca. 11 Prozent,
- Anstieg „personenbezogener Delikte“ um ca. 28 Prozent,
- Rückgang „Sachbeschädigung“ um ca. 41 Prozent,
- Anstieg Vorfälle in Zusammenhang mit dem Hausrecht um ca. 159 Prozent

Außergewöhnlich stark angestiegen sind die Vorfälle in Zusammenhang mit dem Hausrecht. Ursächlich hierfür ist vermutlich die mangelnde soziale Kontrolle durch den Rückgang der Reisendenzahlen einerseits sowie andererseits der Anstieg dokumentierter Belehrungen zum korrekten Tragen der MNB. Ursächlich für die Entwicklung der Zahlen dürfte die Corona-Pandemie als auch eine geänderte Erfassung personenbezogener Delikte im Elektronischen Zugbericht (EZB) sein, was zum Anstieg der Zahlen beigetragen hat. Schwerpunktlinien bzgl. der Anzahl dokumentierter personenbezogener Delikte waren die RB 27, RE 4, RE 8 sowie die RE 42. Zudem verfolgt die DB Regio zum Schutz des Zugbegleitpersonals weiterhin das Ziel, „Alleindienste“ von Kundenbetreuer*innen möglichst zu vermeiden bzw. diese zu reduzieren und die Kundenbetreuer*innen regelmäßig zum Thema Deeskalation zu schulen.

Im Rahmen der Graffitistraftaten sind die Räumlichkeiten Köln, Mönchengladbach, Essen und Dortmund hervorzuheben. Zur Bekämpfung dieser Straftaten werden in einigen Abstellanlagen der Züge, in denen die meisten der Graffitistraftaten erfolgen, bereits präventive Maßnahmen umgesetzt.

Positiv ist zu erwähnen, dass der überwiegende Teil der Reisenden sich während der Zugfahrt an die Pflicht zum Tragen der MNB hält. Vereinzelt kommt es zu Beschwerden von Reisenden, wenn Mitreisende gegen das Tragen der MNB verstoßen. Kontrollen zur Einhaltung der MNB kommen bei der Mehrheit der Reisenden gut an.

Ausblick 2021

Im Rahmen der Ergreifung weiterer Maßnahmen zur Graffitiprävention ist die DB Regio AG an EVU-übergreifenden Ansätzen interessiert und ist diesbezüglich auf das KCS zugegangen. Ein erstes Auftaktgespräch Ende 2020 hat stattgefunden. Die Möglichkeiten und Grenzen eines EVÜ-übergreifenden Schutzkonzeptes sollen 2021 weiter geprüft werden.

eurobahn

eurobahn
Keolis Deutschland

Allgemeine Sicherheitslage

Die Corona-Pandemie und die getroffenen Gegenmaßnahmen haben im Jahr 2020 zu stark rückläufigen Fahrgastzahlen geführt. Insofern ist es besorgniserregend, dass die Zahl der Übergriffe und sicherheitsrelevanten Ereignisse im Zug in demselben Zeitraum angestiegen ist. Als Grund für das erhöhte Diskussions- und Aggressionspotenzial ist die Einführung der Maskenpflicht und das Durchsetzen der Tragepflicht durch das Zugbegleitpersonal anzusehen.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die schwerwiegenden Ereignisse in den Zügen gingen mit erheblichen Aggressionen gegenüber Kundenbetreuer*innen einher. Diese Ereignisse haben 2020 im Vergleich zu 2019 um 250 Prozent zugenommen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2019 nur die Ereignisse im VRR erfasst werden konnten, wohingegen in 2020 die Erfassungen neben dem VRR auch im NWL erfolgen konnten.

Die Linie RE 13 mit ihrem grenzüberschreitenden Verkehr nach Venlo ist im Hinblick auf sicherheitsrelevante Ereignisse sehr auffällig. Hinzu kommen die Linie RE 3 mit ihrem zentralen Beförderungsauftrag in der Metropolregion Ruhrgebiet und die Linie RB 61 als weitere Keolis-Linie in grenzüberschreitender Bedienung.

Um geeignete Maßnahmen zum Schutz der eingesetzten Fahrpersonale schaffen zu können, bewerten und erfassen Keolis-Mitarbeiter*innen im Bereich des Fahrgastservice die sicherheitsrelevanten Ereignisse mit Hilfe der landesweiten Sidaba. Die Nutzung der Sidaba hat sich erfreulich entwickelt, wenngleich durch stark schwankende Fahrgastzahlen über das Jahr 2020 eine Vergleichbarkeit der Einträge nur bedingt gegeben ist. Ziel ist, die Meldeaktivitäten in der Sidaba durch die Kundenbetreuer*innen weiter zu erhöhen. Hierzu werden auch weiterhin geeignete Initiativen gestartet und die Sidaba in den Fortbildungsunterrichten besprochen.

Darüber hinaus leisten die im VRR-Gebiet eingesetzten Verfügungsteams einen wertvollen Beitrag, um das Sicherheitsgefühl von Fahrgästen und Kundenbetreuer*innen zu erhöhen. Jedoch sind ihre Verfügbarkeit und regionale Wirkung beschränkt. Da das eingesetzte Zugbegleitpersonal alleine in den Zügen im Einsatz ist, ist es wünschenswert, die Sicherheitsbegleitquote in allen Netzen zu erhöhen.

Positiv zu bewerten ist die gesteigerte Erreichbarkeit der Bundespolizei an vielen zentralen Knotenpunkten. Denn lange Anfahrtswege der Polizei verzögern häufig den Betriebsablauf und führen zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für Fahrgäste und Mitarbeiter*innen im Zug.

Vor allem im ländlichen Raum bleibt die Verfügbarkeit weiterhin problematisch. Diese Lücke vermag derzeit auch die Landespolizei nicht zu schließen, sodass sich die Zugbegleitpersonale in den abgelegenen Regionen und auf Nebenbahnen bei sicherheitsrelevanten Ereignissen häufig nicht ausreichend unterstützt fühlen.

Somit muss die Fragestellung diskutiert werden, inwiefern der alleinige Einsatz von einzelnen Kundenbetreuer*innen im Nahverkehr, insbesondere in Spät- und Nachtlagen heute noch zeitgemäß ist.

Ausblick 2021

Es gilt, die Nutzung der Sidaba weiter zu optimieren und die aufgenommenen Vorfälle weiterhin zu bewerten, um mit geeigneten Maßnahmen die Sicherheit der Fahrgäste und eingesetzten Mitarbeiter*innen zu verbessern und, beispielsweise in den Fortbildungsunterrichten, den identifizierten Entwicklungen entgegenzuwirken.

HLB Hessenbahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Die Sicherheitslage ist generell zufriedenstellend. Durch die Einschränkungen während der Coronakrise sind keine aussagekräftigen Erkenntnisse möglich.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die von der HLB in NRW betriebenen Linien (RB 90, RB 91, RB 92, RB 93, RB 95 und RB 96) führen mit Ausnahme des Oberzentrums Siegen zum überwiegenden Teil durch sehr ländlich geprägte Räume. Dementsprechend gering ist die Anzahl von rund 20 Vorfällen, die von den Kundenbetreuer*innen erfasst wurden. Die meisten der genannten Fälle gab es auf den Linien RB 90 und RB 93 und sie betrafen zum größten Teil die Ereignisarten „Beleidigungen" und „Bedrohungen".

Auf den Linien RB 90, RB 91, RB 92 und RB 93 hat das zusätzlich eingesetzte Sicherheitspersonal insgesamt rund 1.100 Verstöße gegen die Maskenpflicht erfasst. Deshalb wurden im Jahr 2020 zusätzlich zu den Corona bedingten Maßnahmen keine weiteren Schwerpunkte gesetzt.

Ein Vergleich zum Vorjahr ist nicht zielführend, da 2019 im HLB-Netz ein Sicherheitsdienst zum Einsatz kam. Des Weiteren wäre ein Vergleich mit dem Vorjahr auch mit Blick auf die im Jahr 2020 deutlich gesunkenen Fahrgastzahlen nur begrenzt aussagefähig. Weder von Seiten unserer Fahrgäste noch von den Mitarbeiter*innen gab es negative Rückmeldung, die auf einen Schwerpunkt oder eine bestimmte Thematik hinweisen.

Ausblick 2021

Für das Jahr 2021 sind weitere Schulungen der Mitarbeiter*innen zur optimierten Nutzung der Sidaba geplant.

National Express Rail GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Im Jahr 2020 wurden die Kundenbetreuer*innen häufig beleidigt, bedroht oder sogar körperlich angegriffen. Zusätzliche Sicherheitspersonale und der Einsatz von 2-er Teams begrenzten dabei den Schaden.

Entwicklung im Jahresverlauf

Im Jahr 2020 kam es zu 1.505 gemeldeten sicherheitsrelevanten Vorfällen, die in die Sidaba eingetragen worden sind. So war der häufigste Vorfall das „Erschleichen von Leistungen" mit insgesamt 405 Fällen, gefolgt von „Beleidigungen", wozu es 208-mal kam. Zudem wurden 136 Vorfälle von „Alkohol/Drogenkonsum" sowie „Verunreinigung" gemeldet. Gegen die „Einhaltung Maskenpflicht" wurde 127-mal verstoßen, auch wenn die Dunkelziffer höher liegt.

Die gemeldeten „Übergriffe auf Personal" verteilten sich mit der größten Anzahl von 988 Fällen auf dem RE 6, mit 339 Fällen auf dem RE 5, mit 105 Fällen auf der RB 48, 6 Fälle auf dem RE 7 und 4 Fälle auf dem RE 4. Als räumliche Schwerpunkte stellten sich die Ruhrgebietsachse D-Flughafen bis Dortmund, Ostwestfalen (Gütersloh, Rheda-Wiedenbrück) und der Raum Solingen/Wuppertal heraus. Einzelne Übergriffe hatten zur Folge, dass die betroffenen Kundenbetreuer*innen ärztlich behandelt werden mussten. Das Personal fühlte sich deshalb zunehmend unsicher auf den Zügen. Um die Sicherheit des Personals zu verbessern wurden die Kontrollen in den Fahrzeugen teilweise zu zweit durchgeführt und zusätzliche Sicherheitspersonale leisteten hierbei weitere Abhilfe.

Ausblick 2021

Der Einsatz des zusätzlichen Sicherheitspersonals wird auch 2021 fortgeführt und mit Hilfe der Sidaba die Entwicklung weiter beobachtet, um gezielt geeignete Maßnahmen ergreifen zu können.

NordWestBahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Die allgemeine Lage hat sich im Jahr 2020 verschärft. Bedingt durch die Coronakrise und aufgebrachte Fahrgäste wurde dem Zugpersonal einiges zugemutet.

Entwicklung im Jahresverlauf

Auswertung Übergriffe – Vergleich 2019 vs. 2020

	Übergriffe gesamt			davon verbal			davon tätlich		
Netz	2020	2019	Veränderung ggü. VJ	2020	2019	Veränderung ggü. VJ	2020	2019	Veränderung ggü. VJ
EM	27	17	+59%	18	9	+100%	9	7	+29%
NRE	62	56	+11%	32	38	-16%	30	17	+76%
OWL	39	31	+26%	29	17	+71%	10	13	-23%
Gesamt	128	104	+23%	79	64	+23%	49	37	+32%

EM: Emscher-Münsterland
NRE: Niers-Rhein-Emscher
OWL: Ostwestfalen Lippe

Datenquelle: Ereignismeldung

Im Vergleich zu 2019 stieg die Anzahl gemeldeter sicherheitsrelevanter Ereignisse in allen drei Netzen, die durch die NordWestBahn in NRW bedient werden, um insgesamt 23 Prozent. Ausgewertet wurden die Vorfälle, die von den betroffenen Mitarbeiter*innen direkt bei der Betriebsleitzentrale gemeldet wurden. Seit April 2020 wird durchgehend die vom KCS zur Verfügung gestellte Sidaba zur Erfassung der Vorfälle genutzt.

Nach Einführung der Tragepflicht einer Mund-Nasenschutzbedeckung (MNS) im SPNV stieg die Anzahl der verbalen Auseinandersetzungen von MNS-Verweigerern mit dem Zugbegleitpersonal. Auffällig ist, dass im Niers-Rhein-Emscher-Netz auf einigen Linien diese Fahrgäste verstärkt handgreiflich wurden, so dass die Bundes- und Landespolizei für weitere Maßnahmen hinzugezogen werden musste.

Das Verhalten unserer Fahrgäste ist demnach pro Linie unterschiedlich. In NRE wurden beispielsweise auf der RB 44 keine sicherheitsrelevanten Vorfälle festgestellt. Langlaufende Linien wie die RE 14 oder RE 10 zeigen eine überdurchschnittlich hohe Anzahl an Übergriffen. In OWL-Netz kommt es auf den Strecken mit größerem Fahrgastaufkommen (RB 74 & RB 75) zu einer erhöhten Anzahl von Übergriffen.

Um unseren Fahrgästen und auch den Kundenbetreuer*innen einen verstärkten Schutz vor Übergriffen zu bieten, wurde auf einer Linie im NRE-Netz der bewährte Einsatz einer Doppelbegleitung (zwei Kundenbetreuer*innen pro Zugleistung) in den Abendstunden fortgeführt.

Zudem wurden in regelmäßigen Dienstunterrichten die Kundenbetreuer*innen auf die Entwicklung der Sicherheitslage hingewiesen, auch mit der Maßgabe, verstärkt auf Eigenschutz zu achten.

Ausblick 2021

Im Fahrplanjahr 2021 werden grundsätzlich die Konzepte zur Sicherheits- und Zugbegleitung beibehalten. Falls erforderlich, steht die NordWestBahn GmbH in engem Kontakt mit den AT, um die Zugbegleitquote oder weitere Sicherheitsbegleitung einer veränderten Gefährdungslage anzupassen.

Zusätzlich sind im Rahmen von Weiterqualifizierungsmaßnahmen der Kundenbetreuer*innen weitere Deeskalationstrainings geplant, um in schwierigen Situationen ein professionelles Handeln sicherzustellen.

Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

Allgemeine Sicherheitslage

Ausgelöst durch die Coronakrise war im Jahr 2020 eine zunehmende Respektlosigkeit und steigende Aggressivität gegenüber den Zugpersonalen festzustellen.

Entwicklung im Jahresverlauf

Im Nachfolgenden werden die erfassten Ereignisse von 2020 dargestellt:

Straftaten	Anzahl
Sachbeschädigung	15
Missbrauch Notbremse	7
Körperverletzung	4
Hausfriedensbruch	26
Erschleichen von Leistungen	30
Beleidigung	66
Bedrohung	31
Ordnungswidrigkeiten	**Anzahl**
Verunreinigung	16
Nichteinhaltung Maskenpflicht	18
Belästigung	8
Aggressives Betteln	16
Ordnungswidrigkeiten	**Anzahl**
Personen ohne Reiseabsicht anwesend	13
Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend	37

Abbildung 16: Sicherheitsrelevante Vorfälle bei der Regiobahn 2020

Der räumliche Schwerpunkt ist Düsseldorf Gerresheim – Neuss Hbf. Die Steigerung der Anzahl der Delikte im Vergleich zu 2019 ist u. a. in der Erhöhung der Zugbegleitquote von 67 Prozent auf 79 Prozent zu sehen. Insgesamt spiegelt die deutliche Erhöhung der Ereignisse, insbesondere bei den Straftaten, jedoch auch die zunehmende Gewaltbereitschaft der Gesellschaft wider. Denn die Mitarbeiter*innen berichten von einer steigenden Aggressivität insbesondere bei den Ticketkontrollen und von Respektlosigkeit gegenüber dem Personal und anderen Reisenden. Somit wurden im Jahr 2020 vermehrt Zweierteams eingesetzt, was von den Mitarbeiter*innen positiv wahrgenommen worden ist. Dies hat dazu geführt, dass die Zahl der Ereignisse bei den Teams gegenüber dem Einzeleinsatz abgenommen hat.

Zudem hat die Regiobahn im Jahr 2020 zwei Schwerpunktkontrollen zu verschiedenen Tageszeiten zusammen mit den Ordnungsbehörden erfolgreich durchgeführt und ein Vergleich der ausgestellten EBE-Fälle bei den umgesetzten Schwerpunkt Kontrollen zeigt folgendes Bild:

Datum	EBE	Anzeigen	Maskenverstoß	Personalfeststellungen
11.09.2020 (Spät):	54	9*	4	17
29.11.2020 (Früh):	46	3**	3	3

*8 Anzeigen Erschleichen von Leistungen/ 1 Anzeige Betrug
** Anzeigen Erschleichen von Leistungen

Bei der Kundenzufriedenheitsmessung hat die Regiobahn im Bereich des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste gute Werte erzielen können.

Ausblick 2021

Auch für 2021 sind mindestens zwei Schwerpunktkontrollen in enger Zusammenarbeit mit den Ordnungsbehörden geplant. Zudem wird weiterhin situativ mit erforderlichen Personalmaßnahmen auf die weitere Entwicklung reagiert werden.

Rurtalbahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Das Jahr 2020 ist geprägt durch die weltweite Pandemie, deren Auswirkungen im öffentlichen Personenverkehr deutlich zu spüren waren.

Entwicklung im Jahresverlauf

In der Summe gab es 290 sicherheitsrelevante Vorfälle. Das Zugpersonal musste fast das ganze Jahr unter sehr schweren Bedingungen arbeiten und sah sich auch vermehrt Anfeindungen ausgesetzt.

Die Mitarbeiter*innen können an dieser Stelle auf ein schweres Jahr zurückblicken und dementsprechend fällt die Rückmeldung neutral aus. Von den Kund*innen gab es eine Vielzahl an Beschwerden, da diese auch immer wieder einforderten, dass die Mitarbeiter*innen „Bußgelder" gegenüber Fahrgästen aussprechen, welche keine Maske trugen oder diese nicht richtig aufgesetzt hatten. Deshalb hat die Rurtalbahn analog zum ersten Maskenkontrolltag am 24. August 2020 in Absprache mit zwei Ordnungsämtern eigene Kontrollen organisiert. Diese wurden von unseren Fahrgästen sehr positiv wahrgenommen, und es wurden auch eine Vielzahl an Personen angetroffen, welche auch eine Ordnungswidrigkeitsanzeige erhalten haben.

Ausblick 2021

Die Rurtalbahn wird in Zukunft weitere Kontrollen in Abhängigkeit mit den Kapazitäten der Ordnungsämter durchführen.

SNCB

Allgemeine Sicherheitslage
Die Sicherheitslage ist generell gut, doch war das Jahr 2020 dennoch beeinflusst von der Corona-Pandemie.

Entwicklung im Jahresverlauf
Die von der SNCB in NRW betriebene Linie von Spa nach Aachen und zurück hat 12 Stationen auf belgischer und nur eine Station auf deutscher Seite. Im ganzen Jahresverlauf waren auf beiden Seiten keine sicherheitsrelevanten Vorfälle zu verzeichnen. Weder von Seiten unserer Fahrgäste noch von den Mitarbeiter*innen gab es negative Rückmeldungen. Deshalb waren keine zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit erforderlich.

Ausblick 2021
Für 2021 sind neben den mit DB Regio abgestimmten Aktionen keine weiteren Sicherheitsmaßnahmen geplant.

TransRegio Deutsche Regionalbahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage
Im vergangenen Jahr waren die Bedingungen aufgrund der Coronakrise für die Kundenbetreuer*innen sehr schwer. Unzufriedene Fahrgäste haben ihren Unmut an den Kundenbetreuer*innen ausgelassen.

Entwicklung im Jahresverlauf
Während des Lockdowns zu Beginn des letzten Jahres gab es keine besonderen Vorkommnisse. Von Mai bis Dezember 2020 verzeichnete TransRegio insgesamt sieben gemeldete Vorfälle. Die Beleidigungen sowie die Gewaltbereitschaft der Fahrgäste nahmen im Jahresverlauf gleichermaßen zu. Kundenbetreuer*innen sind durch Beleidigungen und dem höheren Gewaltpotential der Fahrgäste öfter verunsichert. Auf der Linie RB 26 mit den meisten Vorfällen war die größte räumliche Belastung im Abschnitt Bonn Mehlem-Köln HBF inklusive eines Übergriffs auf das Personal zu verzeichnen. Deshalb setzt TransRegio auf der Strecke Köln Dellbrück/Köln-Bonn Flughafen nach Remagen an den Wochenenden zwischen Köln Messe/Deutz und Bonn einen Sicherheitsdienst ein. Außerdem hatte TransRegio zu Beginn 2020 Bodycams bei Kundenbetreuer*innen eingesetzt. Die Bodycams dürfen zurzeit leider nicht eingesetzt werden, da es noch eines Gespräches mit dem Landesdatenschutzbeauftragten des Landes Rheinland-Pfalz bedarf. Dieses konnte aufgrund der Corona-Pandemie bisher nicht stattfinden.

Ausblick 2021
TransRegio plant den Wiedereinsatz von Bodycams (nach Abstimmung mit dem Landesdatenschutz Rheinland-Pfalz) und auch weiterhin den Einsatz von zusätzlichen Sicherheitspersonalen.

Vias Rail GmbH Region West

Allgemeine Sicherheitslage
Das Jahr 2020 ist durch die weltweite Pandemie und deren Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr gekennzeichnet.

Entwicklung im Jahresverlauf
Es gab in Summe 1.221 sicherheitsrelevante Vorfälle. Die Mitarbeiter*innen der Vias Rail arbeiteten fast das ganze Jahr unter sehr schweren Bedingungen und sahen sich auch leider vermehrter Anfeindungen ausgesetzt. Auch von den Kund*innen gab es eine Vielzahl an Beschwerden. Diese wünschte sich, dass die Mitarbeiter*innen „Bußgelder" gegenüber Fahrgästen aussprechen, die keine Maske trugen oder diese nicht richtig aufgesetzt hatten.

Besonders hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass es gerade auf der RB 34 zu mehreren „extremen" Übergriffen auf Mitarbeiter*innen aus dem Kontrolldienst gekommen ist. Deshalb ist auf der Linie RB 34 seit dem 1. Juli 2020 ein zusätzlicher Sicherheitsdienst mit der Begleitung der Linie beauftragt worden. Dieser hat in der Zeit von 18:00 – 23:00 Uhr die Linie begleitet und für den Schutz unserer Fahrgäste und unserer Mitarbeiter*innen gesorgt. Dieser Umstand hat dazu geführt, dass sowohl von unseren Mitarbeiter*innen als auch unseren Fahrgästen sehr positive Rückmeldungen gegeben worden sind. Diese fühlten sich in den Abendstunden wieder sicher im Zug.

Ausblick 2021
Der Einsatz des zusätzlichen Sicherheitspersonals wird auch im Jahr 2021 fortgeführt werden.

Westfalenbahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage
Bei der WestfalenBahn GmbH wurden im Jahr 2020 insgesamt 614 linienbezogene Sidaba-Meldungen NRW erstellt. Dies stellt eine deutliche Steigerung im Vergleich zum Jahr 2019 dar, wobei auch die vermehrte Nutzung der Sidaba durch die Mitarbeiter*innen berücksichtigt werden muss.

Entwicklung im Jahresverlauf
Die mit Abstand häufigsten Ereignisse wurden auf dem RE 60 (247), RE 70 (153) und Emslandnetz RE 15 (214) gemeldet. Die Linie mit den geringsten Vorfällen im Jahr 2020 war RE 70 mit 153 dokumentierten Ereignissen. Somit ist die Linie RE 60 neben der RE 15 wie auch im letzten Jahr eine der Linien mit der höchsten Anzahl an Meldungen.

Die Meldungen bei Beleidigungen und Bedrohungen gegenüber Kundenbetreuer*innen (KB) sind im Jahr 2020 angestiegen. Hier verzeichnen wir sieben Beleidigungen und Bedrohungen. Ein Positivtrend ist bei Körperverletzungen gegenüber KB zu verzeichnen (2020: sieben Meldungen). Weiterhin kam der erschwerte Einsatz unter Corona-Bedingungen hier zum Tragen. Durch das zusätzliche Durchsetzen der Corona-Verordnung und der Verpflichtung zum Tragen einer MNB sowie damit einhergehender verbaler Auseinandersetzungen stiegen die Zahlen insgesamt an.

Deshalb wurde im November und Dezember zusätzliches Sicherheitspersonal auf den Linien RE 70 (Bielefeld-Porta Westfalica) und RE 15 (Münster-Emsdetten) eingesetzt, welches durch zusätzliche Mittel vom Land zur Durchsetzung der MNB-Verpflichtung auf unseren Zügen finanziert wurde. An sieben Tagen in der Woche waren insgesamt vier Sicherheitsmitarbeiter*innen im Einsatz, die das subjektive Sicherheitsempfinden unserer Fahrgäste nachhaltig erhöht haben.

So zeigt die Kundenzufriedenheitsmessung im Jahr 2020 einen leichten Anstieg zum Vorjahr beim Sicherheitsempfinden unserer Fahrgäste tagsüber und abends. Zudem werden die Kundenbetreuer*innen der WestfalenBahn im Rahmen des regelmäßigen Fortbildungsunterrichts (RFU) kontinuierlich für das Thema Sicherheit sensibilisiert. Auch im Jahr 2020 fand wieder das jährliche Deeskalationstraining für unsere Kundenbetreuer*innen statt, wenn auch Corona-bedingt in leicht abgewandelter Form.

Ausblick 2021

Die Konzepte zur Sicherheits- und Zugbegleitung sollen im Fahrplanjahr 2021 beibehalten werden. Die WestfalenBahn GmbH steht darüber hinaus weiterhin in engem Kontakt mit den AT bezüglich einer potentiellen, vertraglichen Erhöhung der Zugbegleitquoten (Doppelstreifen) oder zusätzlicher Sicherheitsbegleitung auf der RE 60/70. Zukünftig werden auch wieder WestfalenBahn-Sonderzüge (z.B. zu Fußballspielen) wie schon in den Jahren zuvor von Mitarbeiter*innen eines Sicherheitsdienstleisters begleitet. Zudem ist geplant, unseren Kundenbetreuer*innen weitere Hilfsmittel (z.B. Schulungen/Online-Materialien zur Körpersprache im Zug) an die Hand zu geben, um während der Arbeit weiter deeskalierend zu wirken.

Kommunale Verkehrsunternehmen

Das KCS hat die kommunalen Verkehrsunternehmen, die regelmäßig im Landesweiten Arbeitskreis Sicherheit teilnehmen, eingeladen, ihren Beitrag für den Sicherheitsbericht NRW 2020 zu erstellen.

Rheinbahn

Allgemeine Sicherheitslage

Die allgemeine Sicherheitslage ist zufriedenstellend. Durch die Coronakrise sind allerdings neue Konfliktfelder aufgetaucht, die es bisher nicht gab.

Entwicklung im Jahresverlauf

Im Jahr 2020 gab es erfreulicherweise im Bereich Sicherheit und Service in den Stadtbahnhöfen der Rheinbahn AG 620 sicherheitsrelevante Vorfälle weniger als im Vorjahr (Datenquelle: Eigene Erfassung der Rheinbahn).

Bekannte Schwerpunkte bleiben: Düsseldorf Hbf., Heinrich-Heine-Allee (Altstadt), und Oststraße. Letztere weist hauptsächlich Vorfälle im Zusammenhang mit Drogen auf. Diese kamen jedoch deutlich weniger im Vergleich zum Vorjahr vor.

Bei der Fahrzeugbegleitung Nachtexpress sind die Lärmbelästigungen gestiegen, dagegen die direkten Belästigungen anderer Fahrgäste sowie das Kriterium „Randalieren" gesunken. Von der Weiterfahrt wurde in 387 (Vorjahr 306) Fällen ein Ausschluss ausgesprochen, in sieben Fällen gar ein Haus- und Beförderungsverbot. Im Kriterium „Missachtung Tragepflicht MNS" gab es 150 Beobachtungen, und dabei 58 Ausschlüsse bzw. Haus- und Beförderungsverbote.

Das Kriterium „Missachtung Tragepflicht MNS" wurde ab dem 1. Juni 2020 dokumentiert. Der deutlich größte Anteil der Fahrgäste im gesamten Bedienungsgebiet beachtet die Corona-Vorschriften. Um die sicherheitsrelevanten Vorfälle zu reduzieren, wurden gezielt Sonderbestreifungen mit den örtlichen Ordnungsbehörden und der Polizei an den genannten Schwerpunkten durchgeführt. Dabei wurden auch Platzverweise und Beförderungsausschlüsse ausgesprochen, um vorbeugend zu agieren. Bei den temporären Bestreifungen wurden die genannten Bereiche verstärkt berücksichtigt.

Zudem wurde der Fahrdienst, auch bei den Jahresunterweisungen, animiert, Brennpunkte zu melden. Dies wird nach wie vor kommuniziert. Der Kontakt zur Ordnungspartnerschaft wird gepflegt. Wird die Entwicklung von Brennpunkten gemeldet bzw. erkannt, erfolgt zudem eine Kontaktaufnahme mit den örtlichen Behörden. In Fällen von „Lagerern" (meist Obdachlose ohne Fahrabsicht) wurden auch Streetworker kontaktiert.

Ausblick 2021

Im Jahr 2021 werden die Kontakte und Erfahrungsaustausche zu Ordnungsbehörden, Polizei Feuerwehr usw. (Ordnungspartnerschaft) weiter intensiv geführt. Die in Zusammenhang mit den Pandemiemaßnahmen auftretenden Vorfälle mit nachlässigen Fahrgästen und bewussten Verweigerern werden weiter beobachtet, um entsprechend gegensteuern zu können.

WSW mobil GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Bedingt durch die Corona-Pandemie und das deutlich geringere Fahrgastaufkommen gab es zunächst einen Rückgang bei allen Deliktarten. Im dritten und vierten Quartal war insbesondere bei Taschendiebstählen ein Anstieg zu verzeichnen. Konfliktsituationen entstanden wesentlich häufiger zwischen Fahrgästen (u.a. wegen Nichteinhaltung der Maskenpflicht), das Fahrpersonal ist durch Trennscheiben wesentlich besser vor Übergriffen geschützt.

Entwicklung im Jahresverlauf

WSW mobil registrierte im Jahr 2020 insgesamt 856 Vorfälle (Sachbeschädigungen, Eigentumsdelikte, Konflikte) im internen Sicherheitslagebild, davon über 50 Prozent Vandalismusschäden. Die Anzahl der Vorfälle insgesamt liegt trotz der Corona-Pandemie auf vergleichbarem Niveau wie in den Vorjahren.

Besonders betroffen ist der seit August 2020 montags bis freitags eingesetzte Schwebebahn-Ersatzverkehr (Linie 59). Ein Schwerpunkt für Taschendiebstähle ist rund um die Haltestelle Alter Markt in Wuppertal Barmen zu verzeichnen.

Aufgrund des gestiegenen Aufkommens von Taschendiebstählen wurden die Haltestellenansagen in Bussen und Schwebebahnen in zentralen Bereichen von Wuppertal-Elberfeld und Wuppertal-Barmen zeitlich befristet um Durchsagen mit Präventionshinweisen erweitert.

Mit der Polizei wurde eine intensivere Zusammenarbeit bei der Aufklärung von Taschendiebstählen eingeführt (u.a. gezieltere Anforderung von Videoaufzeichnungen aus Bussen und Schwebebahnen). Die Polizei hat aufgrund der Hinweise der WSW mobil verstärkt zivile Aufklärungen durchgeführt.

Ausblick 2021

Die Präventionsmaßnahmen im Bereich Taschendiebstähle werden auch im Jahr 2021 zusammen mit der Polizei fortgesetzt. Bei Fahrzeugneubeschaffungen sind Videoaufzeichnungsanlagen standardmäßig in begriffen, sodass die Ausstattungsquote weiter gesteigert wird.

Bundespolizei

Bundespolizei

Entwicklung der Sicherheitslage

Im Rahmen der Auswertung der Polizeilichen Eingangsstatistik liegen die Gesamtstraftaten innerhalb der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin bei ca. 76.000 Straftaten und damit sechs Prozent unter dem Niveau von 2019. Besonders auffallend ist der Rückgang im Bereich der Taschendiebstahlsdelikte mit über 45 Prozent. Angestiegen hingegen sind die erfassten Straftaten „Beleidigung" um 13 Prozent und „Graffiti" um 44 Prozent. Teilweise lassen sich die gestiegenen Graffiti-Straftaten allerdings auch mit der verstärkten Kontrolle der Randbahnhöfe erklären, an denen angebrachte Graffitis in und an Bahnhofseinrichtungen entsprechend stärker erfasst wurden.

Täterverhalten bei Gewaltverhalten

Die Entwicklung von Übergriffen auf Sicherheits- /Ordnungskräfte und Zugbegleitpersonal setzt sich auch im Jahr 2020 weiter fort. Die Missachtung gegenüber Autoritätspersonen ist weiterhin festzustellen. Im Jahr 2020 ist insbesondere auf Grund der angeordneten Corona-Schutzbestimmungen eine steigende Reizbarkeit der Reisenden auffällig. Einige Anlässe zum Nachteil von Sicherheits- und Zugbegleitkräften (Beleidigungen, Nötigung/Bedrohung, Körperverletzung) beginnen mit der Nichteinhaltung der Maskenpflicht. Die bestehenden eingeschränkten Reisendenzahlen machen sich ebenfalls auf die im Bahnhofsbereich ansässige Obdachlosenszene bemerkbar. Gerade der Rückgang des Bettel- bzw. Flaschenpfandgeldes lässt die gesamte Szene gereizt reagieren, die Streit- und Gewaltschwelle ist angestiegen, Flaschen o.ä. werden zunehmend als Schlagwerkzeug eingesetzt.

Im Bereich der exhibitionistischen Handlungen und sexuellen Belästigungen waren hauptsächlich zwei Arten der Begehungsweisen erkennbar. Die eine Gruppe steht unter dem Einfluss berauschender Mittel (Alkohol/ Drogen). Die Hemmschwelle ist dadurch herabgesetzt und es kommt spontan zu Übergriffen. Bei der anderen Gruppe handelt es sich um Personen, die bewusst den Nahverkehr bzw. die Menschen im öffentlichen Raum suchen. Dies ist Teil ihres persönlichen „Kicks". Hierbei werden aber keineswegs „Angsträume" oder die nächtlichen Uhrzeiten gewählt, es findet an den üblichen Tageszeiten im Bahnhof oder in den S-Bahnen offen statt. Diese Gruppe ist nicht durch Konsum von Alkohol etc. in irgendeiner Weise beeinflusst. Der Tat-Entschluss findet bewusst statt.

Taschen-/ Handgepäckdiebstahl

Seit der Ausbreitung von COVID-19 und dem mehr oder weniger harten „Lockdown" hat sich das Verhalten der Bürger*innen wesentlich verändert.

Die Bürger*innen vermeiden Menschenansammlungen und nutzen nicht mehr so konsequent den öffentlichen Nahverkehr. Dadurch werden die Bahnhöfe und Züge nicht mehr so stark frequentiert, was zur Folge hat, dass es beim Ein- und Ausstieg oder innerhalb der Bahnhöfe kaum noch zu Stauungen kommt. Auch achten die Bürger*innen auf die Abstandregeln von mindestens 1,50 Metern und fordern dies auch bei dem Gegenüber ein. Dadurch ist es für Taschendieb*innen schwieriger geworden, Taten zu begehen.

Typische Schwerpunkteinsätze in Bezug auf die Bekämpfung des Taschendiebstahls, wie z.B. Großveranstaltungen, Messen oder dem Oster- und Weihnachtsreiseverkehr fielen ganz oder teilweise aus, was zu einer Reduzierung der Tatgelegenheiten im Bahnbereich führte. Täter wichen z. B. in die Innenstädte aus. Eine große Anzahl an Tätern aus dem Bereich der Diebstahlskriminalität ist weiterhin im Bereich des ÖPNV präsent, pendelt zwischen den Städten in NRW und nutzt konsequent die noch verbleibenden Tatmöglichkeiten aus.

Die Videoanlagen an ausgewählten Bahnhöfen wurden weiter ausgebaut. Hierdurch steht der Bundespolizei Videomaterial zum Teil in HD-Qualität zur Verfügung. Im Nachgang konnten dadurch eine Vielzahl von Täter*innen identifiziert und strafrechtlich verfolgt werden.

Besondere Maßnahmen

Als Reaktion auf die, im Verhältnis zum Rückgang der Fahrgastzahlen immer noch gleichbleibend hohen Gewaltdelikte, führen Einsatzkräfte der Bundespolizei regelmäßig Einsätze zur Gewaltkriminalitätsbekämpfung in den Schwerpunktbahnhöfen durch. Da die Gewalt mit Waffen unverändert anhält, hat die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin auch im Jahr 2020 zwei Waffenverbotszonen in Köln und Düsseldorf Hbf. eingerichtet. Diese Maßnahme wurde bereits im Jahr 2021 in Essen und Mülheim weitergeführt und wird fortlaufend geprüft.

Ein wichtiger Baustein im Rahmen der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ist die Möglichkeit des regionalen präventiven Beförderungsausschlusses. In Nordrhein-Westfalen gilt dieser, durch die DB Sicherheit ausgesprochener Beförderungsausschluss für alle verkehrenden EVU sowie alle Bahnhöfe. So können Intensivtäter wirksam vom Bahnverkehr ferngehalten werden. Als Beispiel für erfolgreiche und nachhaltige Ermittlungsarbeit ist hier in einer Kurzdarstellung das durch die Bundespolizeiinspektion (BPOLI) in Münster geführte Ermittlungsverfahren dargestellt:

Die BPOLI Münster führte gegen drei Beschuldigte aus dem Kreis Steinfurt ein komplexes Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des schweren Bandendiebstahls nach § 244 a StGB bzw. besonders schwerer Fall des Diebstahls nach § 243 StGB in elf Fällen von Fahrausweisautomaten durch. Die Tathandlungen wurden im Tatzeitraum vom 09.11.2019 bis 26.02.2020 begangen. Die betroffenen Fahrausweisautomaten wurden an den Bahnhöfen / Haltepunkten mit Schwerpunkt an der Bahnstrecke zwischen Münster und Rheine und nachrangig an der Bahnstrecke zwischen Rheine und Osnabrück nach gleichem Modus Operandi aufgebrochen. Die drei Beschuldigten erbeuteten nachweislich – in wechselnder Tatbeteiligung und arbeitsteilig – insgesamt 3.850 Euro Bargeld. Die Gesamtschadenshöhe an den beschädigen Fahrausweisautomaten der Westfalenbahn (WFB) beläuft sich auf ca. 140.000 Euro. Die umfangreichen offenen und verdeckten Ermittlungshandlungen mit Unterstützung von vielfältigen Unterstützungskräften führten im Ergebnis zur Übermittlung von beweiskräftigen Ermittlungsergebnissen an die zuständige Staatsanwaltschaft in Münster. Die Geschäftsführung der Westfalenbahn unterstützte hierbei – als

Geschädigter im Strafverfahren – die notwendigen Ermittlungshandlungen durch die Sicherstellung einer Alarmaufschaltung der Fahrausweisautomaten und eines diesbezüglich angepassten und zielführenden Meldewesens.

Am 30.11.2020 wurde vor dem Jugendschöffengericht in Rheine das Urteil gegen die drei Angeklagten gesprochen. Die beiden Haupttäter wurden zu Freiheitsstrafen von einem Jahr und sechs Monaten (ohne Bewährung) bzw. einem Jahr (auf zwei Jahre Bewährung) verurteilt. Ein weiterer Angeklagter wurde wegen Beihilfe und der durch das Gericht festgestellten geringen Tatbeteiligung (Schuld) zu 60 Sozialstunden verurteilt.

Schwerpunkteinsätze mit Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Schatten der Corona Pandemie hatte sich eine neue Form der Schwerpunkteinsätze entwickelt. Die sogenannten Maskenkontrolltage wurden in verschiedener Ausprägung dezentral, regional, überregional, landes- und bundesweit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, Sicherheitsunternehmen, Verkehrsverbünden, Ordnungsämter und Bundespolizei gemeinsam durchgeführt. Der stark vernetzte Verbund im Schienenpersonenverkehr unter Federführung des KCS hat hier seine Handlungsfähigkeit bewiesen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit

Nachfolgend werden die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit dargestellt. Das KCS nimmt dabei folgende Aufgaben wahr:

- Administrative und organisatorische Aufgaben bei besonderen Krisenlagen
- Gemeinsame Lagebewertung zusammen mit den Sicherheitspartnern und Identifizierung und Umsetzung entsprechender Verbesserungsmaßnahmen
- Netzwerkarbeit
- Wissenstransfer

Corona Krisenmanagement

Die Coronakrise dominierte 2020 das gesellschaftliche Leben und erforderte auch für den öffentlichen Personenverkehr eine breitgefächerte Maßnahmenpalette zur Bewältigung der Situation. Neben dem regelmäßigen Austausch der betroffenen Sicherheitspartner und dem Monitoring der Betriebslage wurden unter anderem die Kommunikation und Information unserer Fahrgäste sichergestellt, Hygienekonzepte entwickelt und die Einhaltung der Maskenpflicht im ÖPNV durchgesetzt. Exemplarisch werden nachfolgend die wichtigsten Kernpunkte und Maßnahmen beschrieben:

Runder Tisch Corona NRW

Prompte Kommunikation in der Krise: Am 13. März 2020 wurde aufgrund der steigenden Infektionszahlen durch das Coronavirus erstmalig der „Runde Tisch Corona NRW" durch das Verkehrsministerium NRW einberufen. Der Teilnehmerkreis setzt sich aus Vertretern von AT und EVU, Kompetenzcenter Marketing (KCM), DB Station&Service, DB Sicherheit, DB Netz, Bundespolizei und dem KCS zusammen. Bei Bedarf werden weitere Institutionen wie zum Beispiel der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, der Städtetag NRW, der Städte- und Gemeindebund NRW und die Ordnungsämter eingebunden.

Die Belastungen aller Beteiligten waren insbesondere am Anfang der Krise sehr groß. Fahrplankürzungen zu Beginn der Krise, der Stopp bei der Ausbildung von Zugpersonal und Triebfahrzeugführer*innen (Fahrschule), der Umgang mit und die Erfassung von Fahrgästen, die aus dem Ausland einreisen, die Einführung der Maskenpflicht, die Information unserer Fahrgäste in NRW durch Plakataushänge, Durchsagen und weitere Themen führten am Anfang dazu, dass teilweise drei Krisensitzungen pro Woche abgehalten werden mussten. Mittlerweile finden die Sitzungen unter der Moderation des KCS wöchentlich statt, wobei die Agenda regelmäßig folgende Punkte beinhaltet:

- die SPNV-Betriebslage
- die verfügbaren Personalkapazitäten
- die Kommunikation an Fahrgäste
- die Fahrgastzahlen
- die Einführung und Durchsetzung der Maskenpflicht
- diverse Sonderthemen wie Detailfragen zur Umsetzung der Coronaschutz- Verordnung NRW

Es fanden 50 Sitzungen im Jahr 2020 statt. Nachfolgend werden ausgewählte Maßnahmen dargestellt, die im Rahmen der Corona-Krisenrunde durch das KCS koordiniert wurden.

Sonderfahrplan

Zahlreiche Unternehmen und Branchen waren und sind durch die Auswirkungen der Corona- Pandemie ab März 2020 stark betroffen. Die Folgen wirken sich auch auf den Schienenpersonennahverkehr in NRW aus. Dies betraf insbesondere die beiden Lockdowns von Ende März bis Anfang Mai sowie die Winterzeit ab Dezember 2020. Neben hohen Fahrgastrückgängen und somit fehlenden Erlösen, waren die Auswirkungen durch eine gestiegene Zahl von Krankheitsfällen und Mitarbeiter*innen in Quarantäne auch im Fahrplan zu erkennen. Insbesondere im Frühjahr 2020 waren die Reduktion des Angebots und die geordnete Umsetzung eines Sonderfahrplans zum damaligen Zeitpunkt zwingend notwendig.

Vor diesem Hintergrund wurde von den EVU in Abstimmung mit den AT ab dem 21. März ein Sonderfahrplan mit Grundversorgung umgesetzt. Menschen, die auf den Nahverkehr angewiesen sind, müssen auch weiterhin zu ihren Arbeitsplätzen kommen. Krankenschwestern, Pflegepersonal, Mitarbeiter*innen von Polizei und Lebensmitteleinzelhandel gelangen dadurch gerade in diesen Zeiten problemlos und mit möglichst großem Takt- und Platzangebot zu ihren Arbeitsplätzen.

Neben der Sicherung des Betriebs im Nahverkehr war es das Ziel aller Beteiligten, die Züge weiterhin in bisheriger Größe fahren zu lassen und wo möglich sogar zu verlängern. Trotz aller Bemühungen kam es in Einzelfällen zu einer Reduzierung der Kapazität. An einer Verbesserung der Situation wurde im Frühjahr kontinuierlich gearbeitet, um die Infektionsgefahr für unsere Fahrgäste möglichst gering zu halten.

Der aufgrund von erhöhten Krankenständen und Quarantänebetroffenheit bei den EVU nötig gewordene Corona-Sonderfahrplan führte trotz aller Bemühungen zu einer deutlichen Reduzierung des Angebots auf den meisten Linien. Insgesamt wurden die Leistungen etwa um die Hälfte reduziert, im stark betroffenen Gebiet des Rheinlands lag die Zahl der Reduzierungen noch etwas höher. Zum Teil wurden Leistungen auch durch Schienenersatzverkehr (SEV) durch Busse geleistet.

Der Sonderfahrplan wurde in mehreren Stufen ab Ende April wieder zum Regelfahrplan. Ab 20. April wurde das Angebot auf den Linien von S-Bahn, Regionalbahn und Regionalexpress von rund 50 Prozent auf ungefähr 80 Prozent erhöht, wobei wiederum regionale Unterschiede bestanden. Durch die schrittweise Öffnung des öffentlichen Lebens nutzten wieder mehr Fahrgäste die Bahn. Mit der Ausweitung des Angebots, gerade auch auf wichtigen Pendlerstrecken, war auch im April und Anfang Mai eine weiterhin stabile Versorgung sichergestellt.

Das Verkehrsministerium NRW, die EVU und die AT NVR, NWL und VRR haben sich Anfang Mai darauf geeinigt, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen zu erweitern und nahezu zum Regelfahrplan zurückzukehren. Ab dem 4. Mai wurde das Angebot auf den Linien von S-Bahn, Regionalbahn und Regionalexpress von zuletzt rund 80 Prozent auf fast 100 Prozent erhöht. Vereinzelte Einschränkungen herrschten dennoch auf einigen Linien sowie beim Nacht- und beim Freizeitverkehr.

Im Winter 2020/2021 stieg die Anzahl der Krankheits- und Quarantänefälle der Mitarbeiter der EVU. Dennoch konnten trotz Personalknappheit Zugausfälle weitgehend vermieden werden. Sonderfahrpläne, wie im Frühjahr, waren nun nicht nötig.

Schwerpunktkontrollen zur Einhaltung der Maskenpflicht

Die Einführung der Maskenpflicht im SPNV am 27. April 2020 stellte alle Beteiligten vor neue Herausforderungen. Aus diesem Grund wurden federführend durch das KCS in Zusammenarbeit mit den AT sogenannte Signaltage zur Einhaltung der Maskenpflicht geplant und durchgeführt. Hierzu stimmte sich das KCS mit den verschiedenen Partnern wie EVU, DB AG, AT, Bundespolizei und Ordnungsämtern ab. Ziel war es, unsere Fahrgäste für die Maskenpflicht zu sensibilisieren sowie ein Signal für die Einhaltung der Maskenpflicht als eine der wichtigsten Schutzmaßnahmen gegen das Coronavirus zu setzen. Seit dem 12. August 2020 können Verstöße als Ordnungswidrigkeit geahndet und mit einem Bußgeld in Höhe von 150 Euro belegt werden.

Zeitgleich wurden durch das KC Marketing anschauliche Maßnahmen ergriffen, um unsere Fahrgäste zu informieren und auf die Signaltage hinzuweisen.

Die Durchführung der Signaltage leistete einen großen Beitrag zur Einhaltung der Maskenpflicht in den Zügen sowie Stationen und dadurch für den Schutz sowie die Sicherheit unserer Fahrgäste. Konkret wurden folgende Schwerpunktkontrollen durchgeführt:

Bundesweiter Signaltag

Der bundesweite Signaltag zur Einhaltung der Maskenpflicht fand am 7. Dezember 2020 zwischen 11 und 18 Uhr statt. Beteiligt an den Kontrollen waren neben NRW die Bundesländer Niedersachsen und Hessen. Ergänzend zu den ausgewählten Bahnhöfen und Linien des Nahverkehrs wurden Fernverkehrslinien der DB Fernverkehr bundesländerübergreifend kontrolliert. Abhängig von der Linie des Fernverkehrs begleiteten die zuständigen Bundespolizeiinspektionen die Züge. Die Kontrollen fanden an folgenden Orten statt:

1. **Dortmund Hbf - Hamm (Westf.) Hbf - Bielefeld Hbf - Hannover Hbf**
2. **Köln Hbf - Siegburg/Bonn Bf - Frankfurt Flughafen Fernbahnhof**
3. **Münster Hbf (nur stationär)**

Eine Vielzahl von Beamt*innen, Sicherheitspersonal und SPNV Mitarbeiter*innen führten die Kontrollen durch. Als Gesamtergebnis stellten sie 958 Fälle von Nichteinhaltung der Maskenpflicht fest.

Überregionale Signaltage

Der erste überregionale Signaltag zur Einhaltung der Maskenpflicht fand am 24. August 2020 an neun großen Umsteige-Bahnhöfen in NRW zeitgleich zwischen 12 und 20 Uhr statt.

Für den reibungslosen Ablauf der überregionalen Signaltage übernahm das KCS die Organisation sowie administrative Aufgaben, um alle Beteiligten in Telefonkonferenzen zusammen zu führen. Hier wurden die genauen Abläufe des Signaltages besprochen.

Die Bundespolizei und das jeweils zuständige Ordnungsamt waren für die Kontrolle an den Bahnhöfen zuständig. Des Weiteren überprüften Kundenbetreuer*innen und Sicherheitspersonal der EVU in den Zügen im unmittelbaren Umfeld der ausgewählten Bahnhöfe. Bei Verstößen gegen die Maskenpflicht wurden die betroffenen Fahrgäste an den Bahnhöfen aus dem Zug begleitet und der Bundespolizei oder dem jeweiligen Ordnungsamt übergeben. Diese führten die Personenkontrollen durch, die Ordnungsämter leiteten nach Bewertung der Sachlage Bußgeldverfahren ein.

Das Pilotprojekt „Verfügungsdienste beim VRR" ermöglichte, eingesetztes Sicherheitspersonal flexibel an Schwerpunkten einzusetzen, um die Bundespolizei oder die Verkehrsunternehmen zu unterstützen.

Folgende neun Bahnhöfe wurden für den ersten Signaltag ausgewählt:

- Aachen Hbf
- Bielefeld Hbf
- Bonn Hbf
- Dortmund Hbf
- Düsseldorf Hbf
- Essen Hbf
- Köln Hbf
- Münster Hbf
- Siegen Hbf

Die EVU und Verkehrsverbünde stellten mehr als 250 Mitarbeiter*innen für den Signaltag zur Verfügung. Zusätzlich war eine Vielzahl an Mitarbeiter*innen der Bundespolizei und Ordnungsämter im Dienst. In der Abschlussbilanz von Eisenbahnverkehrsunternehmen, DB AG, Bundespolizei und Ordnungsämtern kamen 1.707 Fälle zur Nichteinhaltung der Maskenpflicht zusammen. Die Mehrheit der Verstöße erfolgte an den Bahnhöfen.

Der zweite überregionale Signaltag erfolgte am 24. November 2020 unter Beteiligung der Länder NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland. Die Kontrollen wurden zeitgleich zwischen 7 und 15 Uhr durchgeführt. In NRW wurden die Bahnhöfe in enger Abstimmung nach dem sogenannten Tandemprinzip ausgewählt. Dieses ermöglichte der Bundespolizei zwischen den Bahnhöfen zu pendeln, um ebenfalls in den Zügen präsent zu sein.

- Bielefeld – Herford
- Gronau – Coesfeld
- Gelsenkirchen – Essen
- Düsseldorf – Mönchengladbach
- Aachen – Eschweiler
- Köln Messe Deutz – Siegburg

Zum Schutz des Zugpersonals setzten die Planer hier das zusätzliche Sicherheitspersonal der Verkehrsunternehmen (siehe Seite 29) sowie das Sicherheitspersonal der „Verfügungsdienste des VRR“ ein. In der Abschlussbilanz von EVU, DB AG, Bundespolizei und Ordnungsämtern kamen 805 Fälle von Nichteinhaltung der Maskenpflicht zusammen.

Schwerpunktkontrollen durch Aufgabenträger

Einsätze mit Wirkung: Ergänzend zu den groß angelegten Signaltagen organisierten die AT eigene Schwerpunktkontrollen in Zusammenarbeit mit der DB AG, der Bundespolizei und dem jeweiligen Ordnungsamt. Jeder AT war für die Durchführung in seinem eigenen Gebiet zuständig.

Insgesamt führten sie in NRW 27 dezentrale Schwerpunktkontrollen zur Einhaltung der Maskenpflicht durch. An der folgenden Tabelle zeigt sich die positive Wirkung der Kontrollen:

NVR			
Ort	**Datum**	**Zeit**	**Verstöße Maskenpflicht**
Düren Bf	01.10.2020	14 - 18 Uhr	124
Horrem Bf	01.10.2020	14 - 18 Uhr	825
Köln Süd Bf	03.10.2020	22 - 02 Uhr	158
Köln Hansaring Bf	03.10.2020	22 - 02 Uhr	14
Troisdorf Bf	06.10.2020	15 - 19 Uhr	120
Siegburg Bf	06.10.2020	15 - 19 Uhr	118
Köln Hbf	17.11.2020	10 - 18 Uhr	62
Köln Hbf	18.11.2020	14 - 22 Uhr	25
Euskirchen Bf - Erftstadt Bf	03.12.2020	07 - 13 Uhr	29
Köln Mülheim Bf – Berg. Gladbach Bf	10.12.2020	07 - 13 Uhr	39
NWL			
Ort	**Datum**	**Zeit**	**Verstöße Maskenpflicht**
Hamm (Westf.) Hbf	02.10.2020	13 - 18 Uhr	99
Finnentrop Bf - Olpe Bf	ab 06.10.2020	täglich 8 Stunden	Okt.: 188
Siegen Hbf - Erndtebrück Bf	ab 06.10.2020	täglich 8 Stunden	Nov.: 179
Paderborn Hbf	09.10.2020	13 - 18 Uhr	10
Gütersloh Hbf – Rheda-Wiedenbrück Bf	11.11.2020	09 - 13 Uhr	44
Minden Bf – Bad Oeynhausen Bf	17.11.2020	09 - 13 Uhr	15
Paderborn Hbf - Altenbeken Bf	20.11.2020	09 - 13 & 18 - 22 Uhr	63
VRR			
Ort	**Datum**	**Zeit**	**Verstöße Maskenpflicht**
Recklinghausen Hbf	10.09.2020	11 - 15 Uhr	150
Gelsenkirchen Hbf	10.09.2020	12 - 20 Uhr	227
Mönchengladbach Hbf	28.09.2020	10 - 18 Uhr	76
Hagen Hbf	28.09.2020	10 - 18 Uhr	19
Neuss Hbf	14.10.2020	14 - 20 Uhr	40
Haltern am See Bf	11.11. - 16.11.2020	Mittags	50
Krefeld Hbf	07.12.2020	14 - 18 Uhr	8
Oberhausen Hbf	20.11.2020	11 - 19 Uhr	58
Duisburg Hbf - Essen Hbf	09.12.2020	08 - 12 Uhr	49
Wuppertal Hbf - Hagen Hbf	16.12.2020	12 - 16 Uhr	36

Abbildung 17: Dezentrale Schwerpunktkontrollen 2020

Das Gesamtbild ergibt, dass die Maßnahmen zum Schutz unserer Fahrgäste Wirkung zeigen. Die Anzahl der Verstöße gegen die Maskenpflicht ist im Laufe der Kontrollen gesunken.

Zusätzlicher Einsatz von Sicherheitspersonal während der Coronakrise

Neben den zahlreichen Signal- und Kontrolltagen wurde in ganz NRW eine große Anzahl von Sicherheitskräften angeworben, um das Zug- und Bahnhofspersonal sowie Ordnungsbehörden und Bundespolizei bei den Kontrollen zu unterstützen. Das Verkehrsministerium NRW stellte hierfür die Summe von 15 Mio. Euro zur Verfügung. Seit Oktober wurden täglich zusätzlich rund 70 Sicherheitskräfte in den Zügen und rund 120 Sicherheitskräfte in den Bahnhöfen für die Einhaltung der Maskenpflicht eingesetzt, für 2021 wurde der Einsatz zusätzlichen Sicherheitspersonals bis Ende Dezember verlängert.

Die zusätzlichen Sicherheitskräfte haben im Jahr 2020 zusammen mit den Zugbegleiter*innen in den Zügen und gemeinsam mit dem Bahnhofpersonal in den Bahnhöfen die Maskenpflicht kontrolliert. Viele Kund*innen erinnerte allein ihre Anwesenheit an das Tragen der Maske. Es war allerdings auch erforderlich, hartnäckige Maskenverweigerer und Wiederholungstäter*innen von der Weiterfahrt auszuschließen und gemeinsam mit den Ordnungsbehörden und der Bundespolizei zahlreiche Bußgeldverfahren einzuleiten.

Ein großer Dank muss hier den Fahrgästen, dem Zug- und Bahnhofspersonal sowie den Sicherheitskräften ausgesprochen werden, die sich bereits an die Maskenpflicht halten. Sie alle haben einen gewaltigen Beitrag dazu geleistet, dass der öffentliche Nahverkehr auch zu Zeiten der Pandemie sicher ist, damit Reisende und Zugpersonal gesund bleiben.

Projekte

Neben den administrativen und organisatorischen Aufgaben befasst sich das KCS auch mit der Projektierung und Projektdurchführung von Sicherheitsmaßnahmen. Zudem hilft das KCS den Sicherheitspartnern, Förderanträge und Ausschreibungen zu formulieren.

Videotechnik an Bahnhöfen

Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, die drei AT und DB Station&Service haben sich im Jahr 2020 darauf geeinigt, in den kommenden Jahren vermehrt in die Sicherheit an Bahnhöfen zu investieren. Bis 2024 soll jeder dritte Bahnhof in NRW mit moderner Videotechnologie ausgerüstet sein. Entsprechend investiert das Land etwa 10 Mio. Euro in die Ausstattung von 100 Bahnhöfen in NRW. Die drei AT finanzieren den Betrieb der neuen Videoanlagen. Darüber hinaus haben der Bund und die DB ebenfalls Investitionen in die Videotechnik vereinbart, mit denen weitere rund 100 Bahnhöfe in Deutschland ausgestattet werden sollen.

Aufgrund vergangener sicherheitsrelevanter Vorfälle an Bahnhöfen im ganzen Bundesgebiet besteht ein gesteigertes Interesse zur Verbesserung des subjektiven und objektiven Sicherheitsempfindens der Reisenden und der damit einhergehenden Steigerung der Attraktivität des SPNV an Stationen in NRW. Die Attraktivität von Bus und Bahn wird besonders durch das Sicherheitsgefühl in Stationen und in den Fahrzeugen geprägt. Aggressive Handlungen einzelner Personen und Gruppen an Bahnhöfen und deren Umfeld stören das Wohlbefinden der Reisenden empfindlich.

Zerstörte Scheiben, besprühte Wände, demolierte Aufzüge oder andere Fälle von Vandalismus sind ärgerliche Straftaten, die für Fahrgäste die Aufenthaltsqualität in den Bahnhöfen deutlich mindert und immense Summen an Steuergeldern kosten. Im Jahr 2019 lagen die Schäden für Vandalismus und Graffiti allein an den NRW-Bahnhöfen bei rund 2,8 Millionen Euro – Geld, das besser zum Nutzen der Kund*innen eingesetzt werden könnte.

Um Straftaten aufzuklären und potenzielle Täter*innen von Tathandlungen abzuhalten, soll die Videoüberwachung an Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen durch das Landesprogramm deutlich ausgeweitet werden. Ab dem Jahr 2021 soll daher der Einbau von Full-HD-Kameras an den zahlreichen Bahnhöfen beginnen. Die neuen Kameras sind auf dem höchsten Stand der IT-Sicherheit und unempfindlich gegen Vandalismus. Die hochauflösenden Bilder werden gemäß den Vorgaben des Datenschutzes temporär aufgezeichnet und nur für Ermittlungen der Bundespolizei (BPol) genutzt. Sie sind eine wertvolle Unterstützung der Behörden bei der Aufklärung von Straftaten. Die Standortauswahl basiert auf der Gefahrenabschätzung der Sicherheitsbehörden, der Fahrgastzahlen, der Funktion als Knotenbahnhöfe, regelmäßig stattfindende Großveranstaltungen sowie weiteren betrieblichen Belangen.

Nordrhein-Westfalen ist durch das Programm „Video an 100 Stationen" das erste Bundesland mit einem Gesamtkonzept zur Videostrategie im SPNV. Die Vereinbarung des Landes Nordrhein-Westfalen, der drei AT NVR, NWL und VRR sowie der DB Station&Service AG komplettieren das Gesamtengagement für einen sicheren ÖPNV in NRW.

Videotechnik in Zügen

Die Fahrzeuge im SPNV sind bereits heute nahezu flächendeckend mit Videosystemen ausgestattet. Die Aufnahmen werden zurzeit auf Festplatten in den Fahrzeugen gespeichert, müssen manuell bearbeitet und dann der BPol übergeben werden.

Historisch bedingt (aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsverträge) werden zum Auslesen der Videodaten verschiedene technische Systeme verwendet. Dies führt zu einem erheblichen Aufwand auf EVU und BPol Seite und auch einem Zeitverzug bei der Sicherung von Beweisdaten,

die im Rahmen der Ermittlung von Straftaten benötigt werden. Der VRR hat daher ein Förderprojekt begonnen, in dem untersucht wird, wie die Speicherung und Übertragung von Videodaten standardisiert erfolgen kann. Die Anforderung für Live Aufschaltungen ist bereits bei den neuen und zukünftigen Zügen des VRR berücksichtigt.

Zielsetzung

Durch die Standardisierung der Videotechnik, insbesondere der Definition einer gemeinsam genutzten Schnittstelle, sollen die aufgenommen Daten effizienter genutzt werden können. Hierbei steht die digitale Übertragung der Daten aus den Zügen heraus in einen geeigneten Speicher mittels Funkübertragung im Vordergrund. Manuelle Entnahmen und Beförderungen des Beweismaterials könnten somit entfallen. Dementsprechend sollen zukünftig die Speichermedien und Übertragungswege für die Videodaten harmonisiert werden. Hierbei sind u. a. folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- **Technische Kernaspekte**
  Untersuchung der vorhandenen Videomanagementsystemen zur Tauglichkeit, Übertragung von Videostreams per Funk, Schnittstellenlösung für einheitliche Übermittlung, Speicherung in einer Cloudlösung

- **Datenschutz**
  Berücksichtigung der rechtlichen Grundlagen

- **Sicherheitsstandards der BPol**
  Voraussetzungen der BPol zu den eingesetzten Systemen bei digitaler Übermittlung von Beweismaterial, Softwareanforderungen bei der Bearbeitung der Videodaten durch die BPol

- **Live-Übertragung**
  Untersuchung der Standards und Verfahren zur Übertragung von Live-Daten aus Zügen

Umsetzung

Die Bearbeitung des Projekts soll in drei Phasen erfolgen.

1. **Bestandsaufnahme, Sollbeschreibung**
   Im ersten Schritt wird die vorhandene Technik in den Zügen erfasst. Hierauf aufbauend wird eine etwaige standardisierte Speicherlösung technisch beschrieben und die Kosten geschätzt. Zusätzlich prüft der VRR die mögliche Umsetzung von Live-Aufschaltungen.

2. **Praktische Erprobung/Pilotierung**
   Es wird eine Erprobung der vorgeschlagenen Lösung auf einer ggf. auch mehreren Linien im VRR stattfinden. In diesem Zusammenhang wird auch die Übermittlung von Live-Aufschaltungen getestet. Anschließend findet eine Evaluation in Zusammenarbeit mit der BPol statt.

3. **Finale Anforderungsbeschreibung**
   Anhand der Erkenntnisse des Pilotprojektes werden Unterlagen für die AT erstellt, die in neuen Verkehrsverträgen zur Anwendung kommen sollen und somit zu einer Standardisierung im Bereich der Übermittlung von Beweismaterial führen. Je nach technischen Möglichkeiten und den entstehenden Kosten soll zudem die nachträgliche Ausstattung vorhandener Fahrzeuge geprüft werden.

Aktuell wird das Projekt in Phase 1 bearbeitet, seitens des Landes wurde hierfür im Jahr 2020 eine entsprechende Förderung bewilligt. Zusammen mit einem spezialisierten Beratungsbüro erfolgt zurzeit die Bestandsaufnahme und die Soll-Beschreibung.

Ausblick
Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Sollbeschreibung wird eine praktische Erprobung (Pilotierung) vorbereitet, die in den Jahren 2021 und 2022 durchgeführt werden soll.

Pilotprojekt Bodycams im NVR

Zugbegleitpersonal und Sicherheitskräfte sehen sich im Schienenpersonennahverkehr in den vergangenen Jahren zunehmend Übergriffen ausgesetzt, von denen auch Kund*innen betroffen sind.

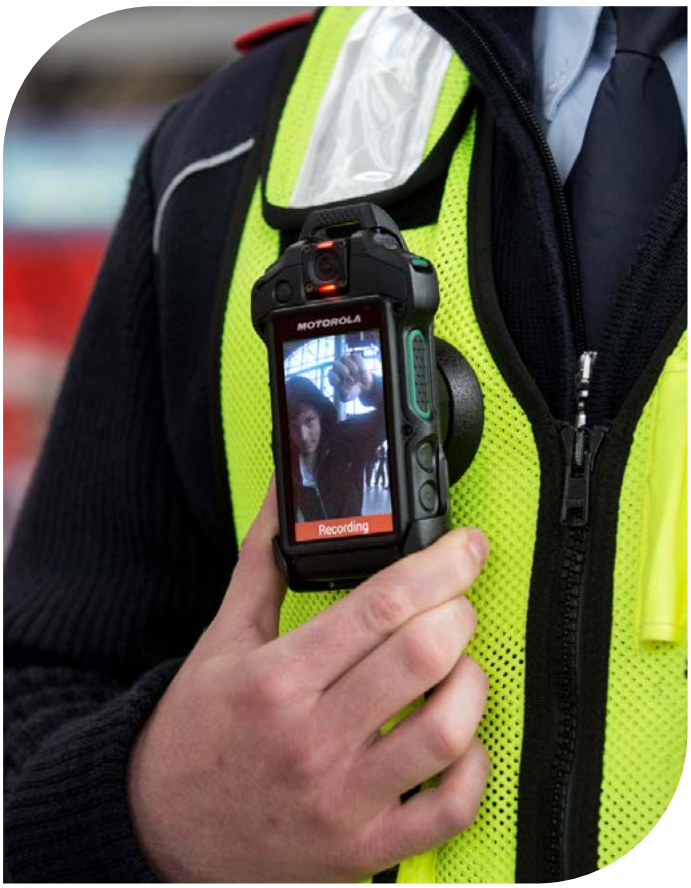
Angriffe auf die eigenen Mitarbeiter*innen versuchen die Verkehrsunternehmen unter anderem mit einer gezielten Ausbildung zum Umgang mit Konfliktsituationen, einer engen Kooperation mit der Bundespolizei sowie mit technischen Maßnahmen entgegenzuwirken. Als eine vergleichsweise neue Maßnahme zur Unterstützung des Personals können Bodycams dienen. Dabei handelt es sich um Videokameras, die sichtbar am Körper getragen und zur Dokumentation des Einsatzgeschehens eingesetzt werden.

In einem ersten Praxisversuch hat die DB Sicherheit in den Jahren 2016/2017 in Berlin und Köln Sicherheitskräfte mit Bodycams ausgestattet. Bislang fehlen Erfahrungen zum Einsatz von Bodycams im Regeleinsatz in Zügen des SPNV sowie in Verbindung mit Fahrausweiskontrollen und Kundeninformationen durch Zugbegleitpersonal.

Um dieses Erkenntnisdefizit zu kompensieren, hat der Nahverkehr Rheinland die Beratungsfirma LOGO mit der Durchführung der Evaluation eines Modellprojektes zum Einsatz von Bodycams im SPNV beauftragt. Das Land NRW hat dieses Pilotprojekt finanziert, es wurde im Zeitraum Oktober 2018 bis April 2020 durchgeführt.

Die Untersuchungsergebnisse belegen, dass Bodycams als zusätzliche Einsatzmittel von Beschäftigten im SPNV Wirkung zeigen. Bodycams finden hohe Akzeptanz bei Fahrgästen und Mitarbeiter*innen und tragen zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl bei. Nur ein geringer Anteil von weniger als 15 Prozent der befragten Fahrgäste hegt Bedenken gegen den Einsatz von Bodycams, etwa aus Datenschutzgründen oder weil übermäßige Eingriffe in Persönlichkeitsrechte befürchtet werden. Ein Gros der Fahrgäste hingegen bewertet das Auftreten von Service- und Sicherheitspersonal mit Bodycams positiv und schätzt das Instrument als wirksam ein, um Aggressionen und Gewalt sowohl gegen Beschäftigte als auch sich selbst zu verhindern.

Doch ist die Funktionalität von Bodycams nach Anwendergruppen differenziert zu betrachten. Die Bodycam hat sich als Einsatzmittel für Sicherheitskräfte im SPNV bewährt. Sie sehen Bodycams als ein sinnvolles zusätzliches Instrument an, wodurch sie sich seitens ihres Unternehmens gestärkt fühlen und ihren Berufsalltag besser bewältigen können. In ihrem Arbeitsalltag entfalten die Kameras sowohl eine präventive als auch deeskalierende Wirkung.



Auf Seiten der Servicemitarbeiter*innen befürwortet ein überwiegender Teil die Begleitung durch Sicherheitskräfte mit Bodycams. In dieser Personalkonstellation von Service- und Sicherheitsbeschäftigten ist auf eine abgestimmte Dienstplanung, stärkere Flexibilität im Einsatz und eine funktionierende Kommunikation der Beteiligten zu achten. Diese Kombination ist speziell für Linien und Zeiten mit erhöhtem Vorfallsaufkommen geeignet.

Der probeweise freiwillige Einsatz von Bodycams bei Servicekräften hat nicht zu einem Anstieg von Vorfällen oder direkten Übergriffen auf die Bodycam-Träger*innen geführt. Die teilnehmenden Fahrgastbetreuer*innen beurteilen die Kamera als wirkungsvoll und ziehen ein positives Fazit ihres Einsatzes. Eine verpflichtende Ausrüstung von Servicekräften mit Bodycams kann allerdings derzeitig nicht empfohlen werden. Während einige Beschäftigte im Service aus Überzeugung das Angebot nutzen, hat der größere Teil der Fahrgastbetreuer*innen doch ernstzunehmende Bedenken, selbst Kameras mitzuführen. Gerade bei einzeln arbeitenden Fahrgastbetreuer*innen ist das Risiko der Überforderung groß und gleichzeitig kann eine ausreichende Eigensicherung schwer gewährleistet werden.

Als Grundvoraussetzung für eine mögliche Deeskalation mit einer Bodycam muss das Personal entsprechend dafür geschult werden. Zum

professionellen Umgang gehört die technische Handhabung der Kamera, die rechtlichen Hintergründe des Einsatzes, eine berufliche Rollenklarheit sowie die Fähigkeit zur situationsgerechten Einschätzung. Die Aufgabe muss also sein, gezielt Personal auszuwählen und Bodycam-Tragende angemessen aus- und weiterzubilden.

Qualifizierung von Service- und Sicherheitspersonal

Mehr Sicherheit in Bus und Bahn durch mehr Personal: Im Rahmen des Programms „Sicherheit und Service im ÖPNV" förderte das Land 1998 erstmals Maßnahmen, um die personelle Präsenz in Bahnen, Bussen und Haltestellen zu erhöhen. Zur Umschulung von Arbeitslosen wurde durch das Land, in Abstimmung mit allen Beteiligten des ÖPNV, ein Ausbildungsprogramm erarbeitet, in dem die Vorgaben für die Umschulung festgelegt waren. Dieses Ausbildungsprogramm bildete die Grundlage für AT, um in den Verkehrsverträgen die Qualität des Zugpersonals vorzugeben.

Das Landesprogramm wurde 2017 durch das KCS aktualisiert und in eine Leitlinie überführt. Seitdem kann die neue Leitlinie von den AT in NRW in den Verkehrsverträgen als Leistungsanforderung verankert werden.

Um dieser Leitlinie eine größere Gewichtung zukommen zu lassen, erarbeitet und prüft das KCS entsprechende Maßnahmen, die die Anwendung der Leitlinie bei der Ausbildung und Qualifizierung des Sicherheits- und Servicepersonals (Qualitätssicherung) sicherstellen sollen.

Als Kernansatz für die oben beschriebene Qualitätssicherung wurden einheitliche externe Prüfungen etabliert. Bei der weiteren Bearbeitung wurden dementsprechend folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Festlegung der Aus- und Weiterbildungsinhalte für die unterschiedlichen Personalarten und Aufgabenbereiche durch Zuordnung von Modulen der Leitlinie
- Abstimmung mit den AT zu den konkreten Anforderungen
- Definition und Formulierung von Prüfungsinhalten entsprechend des mit den AT festgelegten Stufenkonzeptes
- Kontaktaufnahme und Abstimmungsprozesse mit möglichen neutralen Prüfungsinstanzen, z.B. IHK, TÜV, BDSW
- Erstellung eines einheitlichen onlinebasierten Prüfungskatalogs für Aufgaben- und Bildungsträger

Um diese Aufgabenstellungen zu realisieren, wurden unter anderem zwei Workshops durchgeführt, in denen zum einen konkrete Anforderungen und Inhalte externer Prüfungen mit den AT abgestimmt sowie zweitens die Modalitäten, technischen Rahmenbedingungen sowie Inhalte einer browser-basierten Onlineprüfung mit Bildungsträgern erörtert wurden. Ebenso erfolgte die Kontaktaufnahme mit verschiedenen neutralen Prüfungsinstanzen.

Mit der entwickelten technischen und konzeptionellen Lösung wird den AT ermöglicht, die Qualität vorgesehener Ausbildungsinhalte in Form einer onlinebasierten Prüfung sicher zu stellen – entsprechend der Qualifizierungsleitlinie für Sicherheits- und Servicepersonal. Den Bildungsträgern und Verkehrsunternehmen wird zudem ein Instrument an die Hand gegeben, um Lernerfolge bei Schulungsteilnehmer*innen zu ermitteln und diese gezielt auf die Prüfung vorzubereiten.

Präventive Beförderungs- und Aufenthaltsverbote im SPNV

Das KCS hat im Jahr 2020 ein einjähriges Pilotprojekt zu präventiven Beförderungs- und Aufenthaltsverboten im Bahnverkehr abgeschlossen, welches ebenfalls vom Verkehrsministerium des Landes NRW finanziert wurde.

Ziel der präventiven Aufenthaltsverbote und Beförderungsausschlüsse ist, Straftäter*innen aus verschiedenen Deliktbereichen den Zugang zum Bahnverkehr durch Aufenthalts- und Beförderungsverbote zeitlich und örtlich begrenzt zu verwehren.

Die Betretungsverbote und Ausschlüsse werden für Personen verhängt, die von der Polizei im Bahnverkehr bereits identifiziert und mit wiederholten Ermahnungen, Geldstrafen oder Freiheitsstrafen auf Bewährung belegt worden sind. Zu den Deliktbereichen zählen neben Verstößen im Fußballreiseverkehr auch beispielsweise Taschendiebstähle, Körperverletzungen und sexuelle Übergriffe.

Die Bewertung dieser Maßnahme hat ergeben, dass die objektive und subjektive Sicherheit unserer Fahrgäste deutlich verbessert werden konnte. Auch die Bundespolizei befürwortet die Ausschlüsse aus dem Bahnverkehr ausdrücklich. Nur durch dieses bundesweit einzigartige Projekt ist gewährleistet, dass ein vermeintlicher Fahrgast trotz Ticket keinen Bahnhof mehr betreten darf und nun umgehend wegen Hausfriedensbruch angezeigt werden kann. Dies hilft bei der Inhaftierung von Intensivtätern.

Die EVU und die Bundespolizei sind davon überzeugt, dass die Beförderungsausschlüsse und Aufenthaltsverbote im SPNV an der Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf Bahnanlagen beitragen.

Der Ausschluss von Wiederholungstätern aus der Gruppe der Fußballfans und insbesondere weiterer Personengruppen, die das subjektive Sicherheitsgefühl unserer Fahrgäste stark beeinflussen, ist sinnvoll. Gerade Taschendieb*innen, aufdringliche Bettler*innen und Musikant*innen bewirken häufig ein unbehagliches Gefühl bei unseren Fahrgästen. Die Maßnahme bewirkt also nicht nur eine Verbesserung der objektiven Sicherheit. Fahrgäste erleben auch eine deutliche Erhöhung ihres persönlichen Sicherheitsgefühls. Somit wurde von den Verantwortlichen im Bahnverkehr die Fortführung dieser Ausschlüsse beschlossen, deren Umsetzung zukünftig von den AT finanziert wird.

Sicherheitsteams NRW

Im Rahmen eines Pilotprojektes werden seit Februar 2017 im VRR-Gebiet die „Verfügungsdienste Sicherheit", gefördert durch das Verkehrsministerium NRW, eingesetzt.

Nachfolgend werden die wichtigsten Ziele und Maßnahmen des Konzepts erläutert:

- Deutliche Abschreckung potenzieller Täter durch den brennpunktspezifischen Einsatz von Sicherheitspersonal auf allen SPNV-Linien
- Aufzeigen von Grenzen durch konsequente Durchsetzung des Hausrechts
- Hohe Flexibilität in der Einsatzplanung der Verfügungsdienste schreckt potenzielle Täter*innen ab
- Sicherheit durch Sichtbarkeit: Fahrgäste nehmen Präsenz der Einsatzteams wahr
- Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste und des Zugpersonals
- Sicherung der Fahrgeldeinnahmen

Das Sicherheitspersonal wird unternehmensübergreifend eingesetzt. Der Einsatz erfolgt grundsätzlich immer in Räumen und Zeitlagen, in denen eine hohe Zahl sicherheitsrelevanter Ereignisse auftritt. Im Jahr 2020 haben die Verfügungsdienste insgesamt rund 26.000 Stunden auf den Linien des VRR für Sicherheit geleistet.

Erfolg des Pilotprojekts: Der Einsatz der Sicherheitsteams soll auf ganz NRW ausgeweitet werden. Hierzu stimmen sich derzeit die AT, das Verkehrsministerium NRW und das KCS ab. Neben der objektiven Sicherheit, die sich durch das aktive Eingreifen der Sicherheitsteams in sicherheitsrelevanten Situationen verbessert, wird die subjektive Sicherheit unserer Fahrgäste und des Zugpersonals durch die deutlich sichtbare Präsenz der Sicherheitsteams NRW gestärkt. Diese Maßnahme wird zur nachhaltigen Verbesserung der Sicherheitslage im SPNV beitragen.

Der Einsatz der Sicherheitsteams NRW soll durch das KCS in Abstimmung mit den AT gesteuert werden. Aufgrund der bereits gewonnenen Erkenntnisse soll das Einsatzkonzept dem der Verfügungsdienste Sicherheit entsprechen. Zusätzlich sollen Bodycams ein wichtiges Ausstattungsmerkmal der Sicherheitsteams NRW sein (Seite 32). Die Verwendung von Bodycams erleichtert die Auswertung der Videodaten der Bundespolizei und so die Ermittlungsarbeit bei Straftaten.

Für die Fußball Europameisterschaft 2024 wird derzeit geprüft, ob weitere Sicherheitsteams in diesem Zeitraum (Juni bis Juli) zum Einsatz kommen können. Hauptsächlich sollen die Zubringerzüge zu den Spielorten verstärkt kontrolliert werden.

Netzwerk und Wissenstransfer

Vernetzung der Sicherheitspartner und Förderung von Wissenstransfer: Dafür koordiniert das KCS verschiedene Arbeitskreise, organisiert regelmäßig den ÖPNV-Sicherheitskongress NRW und betreibt die Webseite „kcsicherheit.de".

Darüber hinaus beteiligt sich das KCS an Bundesforschungsprojekten und steht in enger Verbindung zur Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV, um hier von den Erfahrungen anderer Organisationen zu profitieren oder die gemachten Erfahrungen an andere weitergeben zu können.

Arbeitskreis Sicherheit der Aufgabenträger

Auf einer Wellenlänge: Das KCS und die Aufgabenträger NVR, NWL und der VRR tauschen sich in regelmäßigen Besprechungen im Arbeitskreis (AK) Sicherheit AT zu Sicherheitsthemen im SPNV in NRW aus. Ziel ist es, hierbei landesweit abgestimmt zu agieren und zu prüfen, ob AT-spezifische Projekte und Themen langfristig auf Landesebene umgesetzt werden.

Im Jahr 2020 hat sich der Arbeitskreis Sicherheit AT mit folgenden Themen auseinandergesetzt:

- Zusätzlicher Einsatz von Sicherheitspersonal während der Coronakrise
- Sicherheit durch Videotechnik an Bahnhöfen
- Pilotprojekt Bodycams im NVR
- Qualifizierung von Service- und Sicherheitspersonal
- Präventive Beförderungs- und Aufenthaltsverbote im SPNV
- Sicherheitsteams NRW

Landesweiter Arbeitskreis NRW

Seit 2009 organisiert und leitet das KCS vier bis sechs Mal im Jahr die Sitzungen des landesweiten Arbeitskreises Sicherheit (LAK). Zu den Teilnehmer*innen des LAK zählen Vertreter*innen der Ministerien des Innern und für Verkehr NRW, der AT, der Eisenbahn- und lokalen Verkehrsunternehmen, sowie der Bundes- und Landespolizei. Ziel ist es, gemeinsam sicherheitsrelevante Themen im Hinblick auf die Sicherheit unserer Fahrgäste im ÖPNV/SPNV zu diskutieren, Lösungsansätze zu entwickeln und abgestimmte Maßnahmen zu planen und durchzuführen. Im Jahr 2020 konnten sich die Teilnehmer*innen des LAK aufgrund der Corona-Pandemie nicht persönlich treffen. Deshalb wurden drei Videokonferenzen durchgeführt.

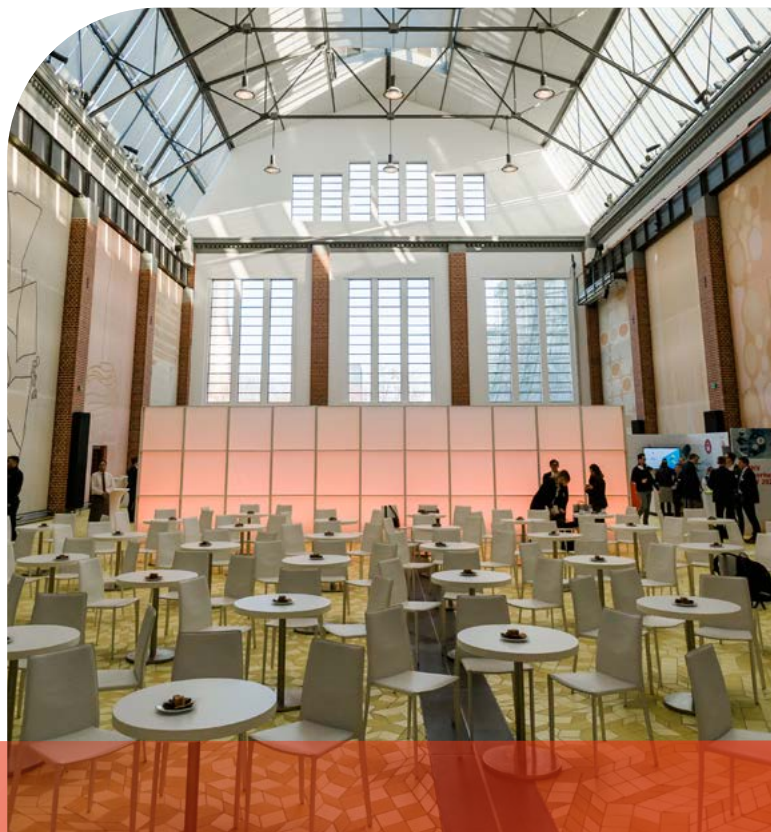
Neben den Hauptthemen zur Bewältigung der Corona-Pandemie wurden folgende Themen dargestellt oder im Meinungsaustausch diskutiert:

- Darstellung der Sicherheitslage anhand von Statistiken (Sidaba)
- Erfahrungsaustausch Best Practice Graffiti Schutz
- Sachstand Onlinetest für Sicherheits- und Servicekräfte
- Präsenz der Bundespolizei in der Fläche
- muTiger-Stiftung in der Coronazeit

Bei Bedarf werden wichtige Themen in gesonderten Arbeitskreisen ausführlicher besprochen.

Sicherheitskongress NRW 2020

Bahnhöfe zum Wohlfühlen: Am 7. Februar 2020 fand in der Turbinenhalle der Stadtwerke Düsseldorf der 5. NRW-Sicherheitskongress des Verkehrsministeriums, KCS und KCM des Landes Nordrhein-Westfalen statt. Ein Fachpublikum mit rund 200 Teilnehmer*innen wurde vom Verkehrsminister Hendrik Wüst begrüßt.



Hendrik Wüst betonte, dass Bahnen und Bahnhöfe zu guten Orten werden und sich die Menschen wohlfühlen müssen, wenn sie in den Zügen oder an den Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen unterwegs sind. Dazu arbeite er gerne mit allen Akteuren für die Sicherheit im NRW-Nahverkehr zusammen.

Im weiteren Verlauf des Kongresses wurden diverse Themen für mehr Sicherheit im ÖPNV vorgestellt, welches mit Vertreter*innen des Verkehrsministeriums, der ÖPNV-Branche, Wissenschaftlern, Polizei und Sicherheitsexpert*innen diskutiert wurde.

Die Tagesordnungspunkte des Sicherheitskongresses:

- Sicherheit durch Videotechnik (Seite 30)
- Einführung der Sicherheitsdatenbank NRW (ab Seite 6)
- Einsatz von Sicherheitspersonal
- Einsatz von Bodycams (Seite 32)
- Sicherheitsplanung bei Großveranstaltungen
- Fußballfanreiseverkehr aus Sicht der Bundespolizei
- Einsatz von Fußballzusatzzügen

Einsatz von Sicherheitspersonal

Der mobile Einsatz von zusätzlichen Sicherheitskräften bildet einen wichtigen Baustein für mehr Sicherheit. Neben den Sicherheitsteams NRW (Seite 35) unterstützen bei der Vestischen Straßenbahn GmbH Präventionsteams die Busfahrer*innen besonders in den Spät- und Nachtschichten. Diese Teams bestehen aus je zwei Sicherheitskräften und einem Fahrer oder einer Fahrerin mit Einsatzfahrzeug und werden von der Leitstelle gesteuert. Mit dem erfreulichen Ergebnis, dass sich die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste und die Mitarbeiterzufriedenheit durch den Einsatz deutlich erhöht.

Die mobilen Unterstützungsgruppen der DB Sicherheit kommen in den Bahnhöfen zum Einsatz. Durch ihre Präsenz beugen die mobilen Unterstützungsgruppen drohenden Konflikten vor. Die Sicherheitskräfte durchlaufen eine spezielle Ausbildung, die sie auf verschiedene Gefährdungslagen vorbereitet. Ihre Leistung wurde im Kongress auf anschauliche Art vorgestellt: Eine Gruppe von Schauspieler*innen besetzte als Demonstrant*innen verkleidet die Bühne und gab den mobilen Einsatzgruppen damit die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten zu demonstrieren.

Fußballzusatzzug TRI

Moderne Sicherheitsplanung bei Großveranstaltungen

Der Kongress wurde durch einen Fachvortrag des Internationalen Bildungs- und Trainingszentrum für Veranstaltungssicherheit bereichert, indem aufgezeigt wurde, welche Maßnahmen für eine sichere Planung und Durchführung von Großveranstaltungen erforderlich sind. Um die sichere An- und Abreise der zum Teil enormen Mengen an Besucher*innen von Großveranstaltungen gewährleisten zu können, sind die Verkehrsunternehmen wichtige Partner in den Planungs- und Krisenstäben, die im Zusammenhang mit allen Veranstaltungen das gemeinsame Vorgehen abstimmen.

Fußballfanreiseverkehr aus Sicht der Bundespolizei

Auch in dem Vortrag der Bundespolizei stand die sichere An- und Abreise von großen Mengen an Besucher*innen, hier von Fußballspielen, im Fokus.

Für einen sicheren Fußballfanreiseverkehr leistete die Bundespolizei in der Saison 2018/2019 rund 500.000 Einsatzstunden bei etwa 1.800 Einsätzen in Bahnhöfen und auf Zügen. Dabei betreute die Bundespolizei 3,6 Mio. bahnreisende Fußballfans, unter denen sich mehr als 400.000 Gästefans befanden.

Um frühzeitig Straftaten verhindern zu können, ergreift die Bundespolizei neben der Begleitung des Fanreiseverkehrs und bekannter Maßnahmen wie Stadion- und Ausreiseverbote immer häufiger vorbeugende Maßnahmen, insbesondere bei Beteiligung deutscher Täter*innen im Zusammenhang mit Fußballspielen im Ausland.

Abschließend wies die Bundespolizei auf die zahlreichen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Fußballeuropameisterschaft 2024 hin. Diese könnten nur gemeinsam mit den Netzwerkpartnern im KCS erfolgreich bewältigt werden. Das Ziel: Fußballfans ein rundum positives Fußballerlebnis und den übrigen Fahrgästen ungestörtes Reisen ermöglichen.

Einsatz von Fußballzusatzzügen

Im letzten Vortrag stellte das Unternehmen Train Rental TRI sein spezielles Konzept mit besonders geschultem Personal für die Fanreisen in seinen Zusatzzügen in NRW vor. Die vom Verkehrsministerium finanzierten und von den AT gemeinsam mit der Bundespolizei geplanten zusätzlichen Fußballzüge sorgen dafür, dass die Fußballfans getrennt von unseren regulären Fahrgästen reisen können. Damit ist sichergestellt, dass unsere Fahrgäste ungestört von dem oft unerwünschten Verhalten einiger Fußballfans reisen können.

Fazit

Das Jahr 2020 hat eine deutliche Zäsur gesetzt. In Zeiten der Pandemie wuchs die Erkenntnis, dass intensive Kooperation und prompte Handlungsbereitschaft erste Voraussetzung für ein Funktionieren der Mobilität in NRW sind. Dieser Bericht dokumentiert, wie Verkehrsunternehmen und Sicherheitspersonal unter höchstem Druck gemeinsam gearbeitet haben. Die Gewährleistung der Sicherheit bildet für Fahrgäste die wichtigste Voraussetzung, um den öffentlichen Verkehr gerne und häufig – auch in pandemischen Zeiten – nutzen zu können. Dafür haben sich alle Beteiligten auf eine intensive Zusammenarbeit verständigt, um gemeinsame Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen. Die Grundlage hierfür bildet die neu ins Leben gerufene Sicherheitsdatenbank NRW. Diese ermöglicht es, die sicherheitsrelevanten Vorfälle aller Sicherheitspartner auszuwerten und daraus geeignete Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Auch die Daten aus der Durchführung der Signaltage sowie des flexiblen Einsatzes der Verfügungsdienste werden zukünftige Entscheidungswege positiv beeinflussen.

Seit Oktober bis Dezember 2020 wurden zusätzlich rund 70 Sicherheitskräfte in den Zügen und rund 120 Sicherheitskräfte in den Bahnhöfen für die Einhaltung der Maskenpflicht eingesetzt. Für 2021 wurde der Einsatz weiteren Sicherheitspersonals bis Ende Dezember verlängert.

Der vorliegende Sicherheitsbericht stellt diese und weitere Details gebündelt dar und wird in Zukunft jährlich veröffentlicht. Es wird also interessant zu verfolgen sein, wie sich eingeführte Maßnahmen, wie der Ausbau und die Weiterentwicklung von Videotechnik an Bahnhöfen und in Fahrzeugen oder die Verwendung von Bodycams, aber auch die Vorbereitung bereits bekannter Großveranstaltungen (EM 2024) im Einsatz bewähren.

Zusammenfassend geht ein großer Dank an alle Beteiligten, die unter diesen erschwerten und pandemischen Bedingungen im Jahr 2020 dazu beigetragen haben, dass die Menschen in NRW mit Bus und Bahn sicher unterwegs sein konnten.

Abkürzungsverzeichnis

AK	Arbeitskreis
AT	Aufgabenträger
BDSW	Bundesverband der Sicherheitswirtschaft
BPOL	Bundespolizei
BPOLI	Bundespolizeiinspektion
DB	Deutsche Bahn AG
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
EM	Europameisterschaft (Fußball)
EM-Netz	Emscher-Münsterland-Netz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB	Elektronischer Zugbericht
IHK	Industrie- und Handelskammer
KB	Kundenbetreuer
KCM	Kompetenzcenter Marketing
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit
LAK	Landesarbeitskreis
MNB	Mund-Nasen-Bedeckung
MNS	Mund-Nasen-Schutz
NRE	Niers-Rhein-Emscher
NL	Niederlande
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr-Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
OWL	Ostwestfalen Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RFU	Regelmäßiger Fortbildungsunterricht
RRX	Rhein-Ruhr-Express
RTW	Rettungswagen
SBRR	S-Bahn Rhein-Ruhr
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TÜV	Technischer Überwachungsverein
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Sidaba als Grundlage für abgestimmte Sicherheitsmaßnahmen 6
Abbildung 2: Sidaba Erfassung 7
Abbildung 3: Sidaba Reportinginstrument 7
Abbildung 4: Sidaba Analysetool 8
Abbildung 5: Darstellung der Ereignisse im Jahr 2020 nach Monatsverlauf 9
Abbildung 6: Ereigniskategorien 2020 9
Abbildung 7: Auswertung der Ereignisarten 10
Abbildung 8: Nichteinhaltung Maskenpflicht 10
Abbildung 9: Betroffene der sicherheitsrelevanten Vorfälle 11
Abbildung 10: Handlung gegen Personen und Sachen 12
Abbildung 11: Sachbeschädigungen 12
Abbildung 12: Vorfälle nach Produktarten und Stationen 13
Abbildung 13: Darstellung der Ereignisse im Jahr 2020 nach Wochenverlauf 13
Abbildung 14: Verfügungsdienste Sicherheit VRR 13
Abbildung 15: Sicherheitsempfinden im Vergleich 2019 / 2020 14
Abbildung 16: Sicherheitsrelevante Vorfälle bei der Regiobahn 2020 19
Abbildung 17: Dezentrale Schwerpunktkontrollen 2020 28

Impressum

Herausgeber:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Kompetenzcenter Sicherheit NRW
Augustastraße 1 • 45879 Gelsenkirchen
E-Mail: sicherheit@vrr.de
www.kcsicherheit.de

Verantwortlich für den Inhalt:
Kilian Schäfer – Leiter Stabsstelle KCS
Redaktion: Ridvan Taner
Gestaltung: Sven Scholz

Bildnachweis:
Seite 4 ©VM/Ralf Meier, Seite 23 ©Lukassek - stock.adobe.com,
Seite 27 ©Barrington - stock.adobe.com, Seite 29 ©Peeradontax - stock.adobe.com,
Seite 30 ©torsakarin - stock.adobe.com, Seite 32 ©Pablo Castagnola/Deutsche Bahn AG,
Seite 33 ©Westwind - stock.adobe.com, Seite 35 ©danylamote - stock.adobe.com,
Seite 39 ©Vittaya_25 - stock.adobe.com, alle weiteren Bilder ©VRR AöR

Kompetenzcenter
Sicherheit NRW

Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR (VRR)

Kompetenzcenter
Sicherheit NRW

Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

www.kcsicherheit.de

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen