



**Kompetenzcenter
Sicherheit NRW**



Einstieg nur mit gültigem Fahrausweis



Sicherheitsbericht NRW 2022



Inhalt

Einleitung	4
Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW	6
Kundenzufriedenheit	12
Zufriedenheit der ÖPNV-Kund*innen mit dem Bereich Sicherheit	
Eine Sonderauswertung des NRW-Kundenbarometers 2022	
Berichte der Sicherheitspartner	16
SPNV Unternehmen	17
Arriva	17
DB Regio AG	17
eurobahn	17
HLB Hessenbahn GmbH, Standort Siegen, Verkehrsnetz EWS Los II	18
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Kurhessenbahn	18
National Express Rail GmbH	18
NordWestBahn GmbH und Rhein-Ruhr GmbH	19
Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH	19
Rurtalbahn GmbH	20
SNCB	20
TransRegio Deutsche Regionalbahn GmbH	20
Vias Rail GmbH Region West	21
WestfalenBahn GmbH	21
Kommunale Verkehrsunternehmen	22
Rheinbahn	22
Vestische Straßenbahnen GmbH	22
Bundespolizei	24
Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit	26
Corona Krisenmanagement	26
Projekte	27
Video in Zügen	27
Video an Bahnhöfen	27
Präventive Beförderungs- und Aufenthaltsverbote im SPNV	28
Entlastung Fußballverkehr	29
Sicherheitsteams NRW	29
Graffitiprävention	30
Netzwerk und Wissenstransfer	31
Arbeitskreis Sicherheit der Aufgabenträger	31
Landesweiter Arbeitskreis NRW	31
EURO 2024	32
Sicher im Dienst	33
Fazit	34
Abkürzungsverzeichnis	35
Abbildungsverzeichnis	36
Impressum	36

Einleitung



Gemeinsam für eine mobile und sichere Zukunft

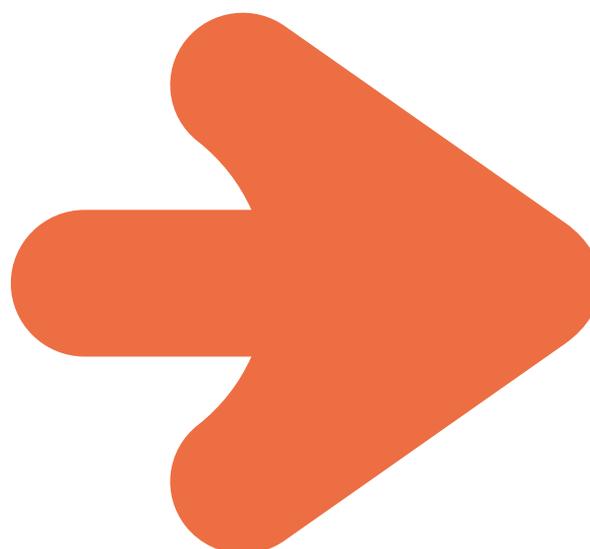
Auch im Jahr 2022 war das Betriebsgeschehen im ÖPNV durch die Corona-Pandemie geprägt. Zeichnete sich am Anfang des neuen Jahres 2022 zwar eine leichte Entspannung der Coronakrise ab, so hat doch die Omikron-Variante zunächst für erhöhte Neuinfektionen gesorgt. Eine profunde Immunisierung einer überwiegend geimpften Bevölkerung hatte dennoch ein wieder weitgehend normales Leben möglich gemacht. Deutliche Spuren hinterlässt bei allen jedoch auch der bis dato anhaltende russische Angriffskrieg gegen die Ukraine samt seinen Nebenwirkungen: Steigende Inflation sowie die Gasmangellage und die damit verbundenen Unsicherheiten. Auch die Sicherheitspartner im Land haben die Risiken erkannt und sich mit den möglichen Folgen auseinandergesetzt. So war unter anderem ein Blackout Szenario Thema des landesweiten Arbeitskreises Sicherheit.

Zudem haben Mitarbeiter*innen, Fahrgäste und Sicherheitspersonal gemeinsam dafür gesorgt, dass auch während der Coronazeit Menschen durch NRW und über die Grenzen von NRW hinaus, befördert werden konnten. Die sicherheitsrelevanten Vorfälle, welche in der Sicherheitsdatenbank NRW im Jahr 2022 erfasst wurden, bewegen sich auf einem etwas niedrigeren Niveau

als im Vorjahr. Allerdings melden 11 der 15 befragten Verkehrsunternehmen steigende Vorfälle gegenüber den Beschäftigten. Diesem Sachverhalt wirken Projekte wie der an das Erfolgsprojekt Verfügungsdienste des VRR anknüpfende Einsatz der Sicherheitsteams NRW, welches durch das Land NRW gefördert wird. Diesem Sachverhalt wirken Projekte wie der an das Erfolgsprojekt Verfügungsdienste des VRR anknüpfende Einsatz der Sicherheitsteams NRW entgegen.

Die Weichen für die Zukunft werden gestellt. Verkehrsverbünde, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Bundespolizei, das KCS und die zuständigen Ministerien werden die gesammelten Fakten und Erfahrungen der vergangenen Coronajahre in Sicherheitsmaßnahmen für die Zukunft übersetzen. Als Beispiel sind hier die Vorbereitungen für die EURO 2024 zu nennen. Denn gleich vier Austragungsorte der Fußball-Europameisterschaft liegen in Nordrhein-Westfalen: Gelsenkirchen, Düsseldorf, Köln und Dortmund. Es wird erwartet, dass die Fußball EURO 2024 eine der größten und spektakulärsten Sportveranstaltungen der Welt sein wird und daher eine sehr hohe Anzahl von Zuschauern anziehen wird: Stadionbesucher*innen, Mannschaften und Betreuer*innen, Schiedsrichter*innen, UEFA-Offizielle, Medienvertreter*innen, Sponsoren, Partner*innen und Gäste. Sie alle werden im Sommer 2024 zusätzliche Verkehrsströme in NRW erzeugen, die den regulären Betrieb um ein Vielfaches erhöhen werden.

Leser*innen des vorliegenden Sicherheitsberichts 2022 werden detaillierte Einblicke gewinnen, wie die sichere Mobilität in NRW gewährleistet wird. So erhielt die Vestische Straßenbahnen GmbH den Präventionspreis 2022 in der Kategorie „Organisieren und motivieren – Sicherheit“ und setzte sich damit gegen mehr als hundert weitere Bewerbungen durch. Diese und weitere Maßnahmen stehen für das unermüdliche Engagement aller Beteiligten, das Reisen in unserem Land und über die Grenzen von NRW hinaus auch in Zukunft mobil und sicher zu machen. Für zufriedene Kund*innen.



Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW

Solide Datenbasis

Vom Maskenverstoß, Missbrauch der Notbremse bis zur Beleidigung: Einfach und unkompliziert erfassen Kundenbetreuer*innen und Triebfahrzeugführer*innen im SPNV sowie das an Bahnhöfen eingesetzte Sicherheitspersonal sicherheitsrelevante Vorfälle in der Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW. Die Idee: sicherheitsrelevante Vorfälle landesweit standardisiert in einer Datenbank darstellen, umfassende Lagebilder generieren und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit durchführen. 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. Damit Kundenbetreuer*innen und Sicherheitspersonal unterwegs im Einsatz mühelos Daten eintragen können, sind die verschiedenen Vorfälle in einem elektronischen Meldeformular hinterlegt. Automatisch vorausgefüllte Felder unterstützen bei der Eingabe. Die sicherheitsrelevanten Vorfälle werden in den Ereigniskategorien „Straftaten“, „Ordnungswidrigkeiten“ und „Auffälligkeiten“ mit entsprechenden Unterpunkten erfasst. Über eine neue Anbindung sollen zukünftig Meldungen auch von externen Datenbanken an die Sidaba weitergeleitet werden können.

Auswertung sicherheitsrelevanter Vorfälle

Die Zahl sicherheitsrelevanter Vorfälle ist im Vergleich zum Vorjahr um 3.625 Meldungen gesunken. Gab es im Jahr 2021 insgesamt noch 40.258 Meldungen, so waren es im Berichtszeitraum 2022 nur noch 36.633. Das Jahr 2022 beginnt mit 3.066 Meldungen im Januar, nimmt im Februar leicht ab und bewegt sich dann bis einschließlich Mai auf dem Niveau um etwa 3.200 sicherheitsrelevanter Vorfälle. Im Juni gehen die Meldungen dann auf 2.504 Vorfälle zurück und nehmen dann im weiteren Verlauf des Sommers immer weiter ab.

Im Zeitraum des 9-Euro-Tickets (Juni bis August) gingen die Zahlen zurück, dies könnte auf die hohe Auslastung in den Fahrzeugen und dem Einsatz der Mitarbeiter*innen in anderen Bereichen zurückzuführen sein. Erst im Herbst steigt die Zahl sicherheitsrelevanter Vorfälle wieder, besonders zu nennen sind hier die Monate November und Dezember. Der starke Anstieg im letzten Monat des Jahres 2022 könnte auf Schwerpunktkontrollen bei bestimmten EVU zurückzuführen sein. Beispielsweise wurde in diesem Zeitraum speziell durch National Express verstärkt Kontrollpersonal eingesetzt.

Sicherheitsrelevante Vorfälle

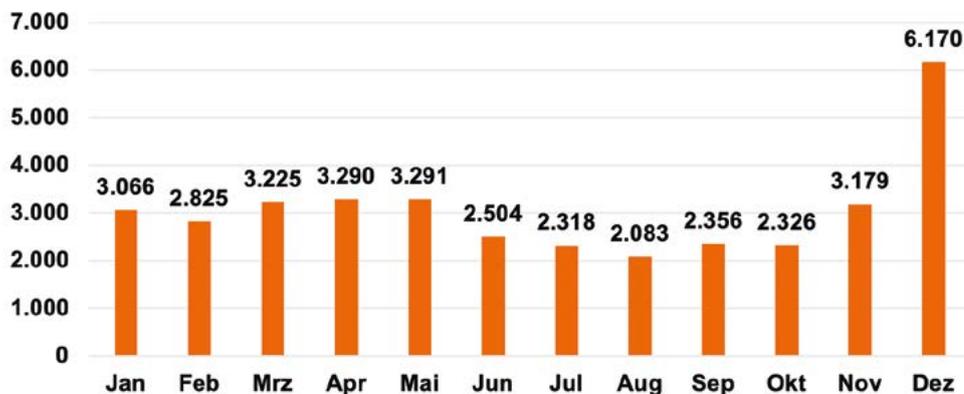


Abbildung 1: Darstellung der Ereignisse im Jahr 2022 nach Monatsverlauf (ohne „Nichteinhaltung Maskenpflicht u. 3-G“)

Aufteilung nach Ereigniskategorien

Zunächst einige positive Veränderungen zum Vorjahr: Es kam zu deutlich weniger Verunreinigungen, das Betteln wie auch die Zahl der Alkohol- und Drogenkonsumenten hat sich nahezu halbiert. Auffällig dagegen: Eine deutliche Zunahme war bei den Vorfällen zu „Personen ohne Reiseabsicht anwesend“ festzustellen.

Konkret verteilen sich 36.633 sicherheitsrelevante Vorfälle in Abbildung 2 auf drei Ereigniskategorien. Die Straftaten nehmen mit 71 Prozent oder 25.908 den größten Teil für das Jahr 2022 ein. Danach folgen die Auffälligkeiten mit 19 Prozent oder 7.148 Eintragungen. Der dritte Bereich besteht aus den Ordnungswidrigkeiten mit 10 Prozent oder 3.577 Eintragungen, die „Nichteinhaltung Maskenpflicht“ wird in einer gesonderten Grafik betrachtet.

Eine Aufschlüsselung der bereits erwähnten Ereigniskategorien zeigt Abbildung 3. Das „Erschleichen von Leistungen“ nimmt mit 9.392 Meldungen im Berichtsjahr 2022 die vorderste Position bei den Straftaten ein, direkt gefolgt von den „Sachbeschädigungen“ mit 6.423 und den „Beleidigungen“ mit 5.604 Vorfällen. Bei den Ordnungswidrigkeiten fällt auf, dass die Ereignisart „Verunreinigung“ mit 1.563 Vorfällen fast 1.000 weniger aufweist als im Vorjahr. Auch die Meldungen zu „Belästigung“ (1165) sowie „Aggressives Betteln“ (849) haben deutlich abgenommen. Die Position „Belästigung“ reduzierte sich um fast 500, „Aggressives Betteln“ hat sich nahezu halbiert. Bei den Auffälligkeiten hat sich erfreulicherweise „Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend“ von 4.700 (2021) auf 2.307 (2022) nahezu halbiert. Leider ist bei „Personen ohne Reiseabsicht anwesend“ von 2.375 (2021) auf 4.841 (2022) eine Verdoppelung zu verzeichnen. Die Zahlen für besonders schwere Vergehen wie Körperverletzungen, Diebstahl und Raub sind im Jahr 2022 angestiegen. Sexualdelikte fallen geringer aus als im Jahr 2021.

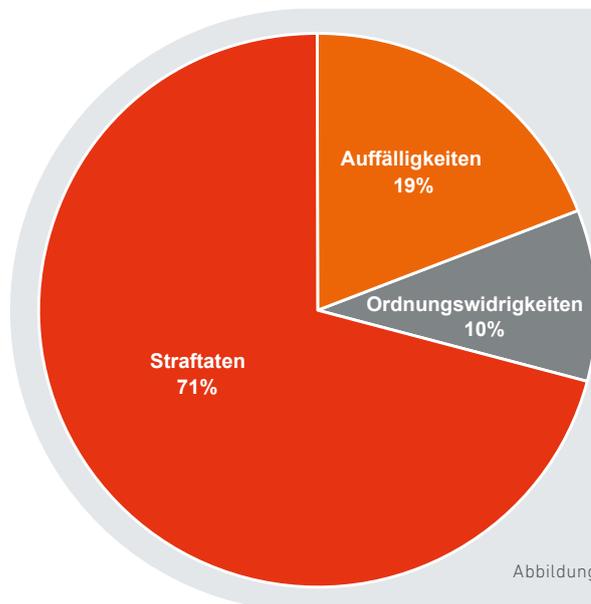


Abbildung 2: Sicherheitsrelevante Vorfälle nach Ereigniskategorien 2022

Auffälligkeiten	7.148
Personen ohne Reiseabsicht anwesend	4.841
Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend	2.307
Ordnungswidrigkeiten	3.577
Verunreinigung	1.563
Belästigung	1.165
Aggressives Betteln	849
Straftaten	25.908
Erschleichen von Leistungen	9.392
Sachbeschädigung	6.423
Beleidigung	5.604
Hausfriedensbruch	1.984
Bedrohung	1.282
Missbrauch Notbremse	162
Körperverletzung	801
Diebstahl	160
Sexualdelikt	84
Raub	16
Gesamtergebnis	36.633

Abbildung 3: Auswertung der Ereignisarten

Deutlicher Anstieg bei Nichteinhaltung Maskenpflicht

Im Jahr 2022 gab es im nordrhein-westfälischen SPNV 276.356 Maskenverstöße. Dies stellt eine erhebliche Steigerung um 107.204 Meldungen im Vergleich zum Vorjahr dar, in welchem die Anzahl der Maskenverstöße noch bei 169.152 lag. Besonders auffällig waren die Monate Juni und Dezember. Das folgende Diagramm beziffert die Sidaba-Eintragen nach Monaten:

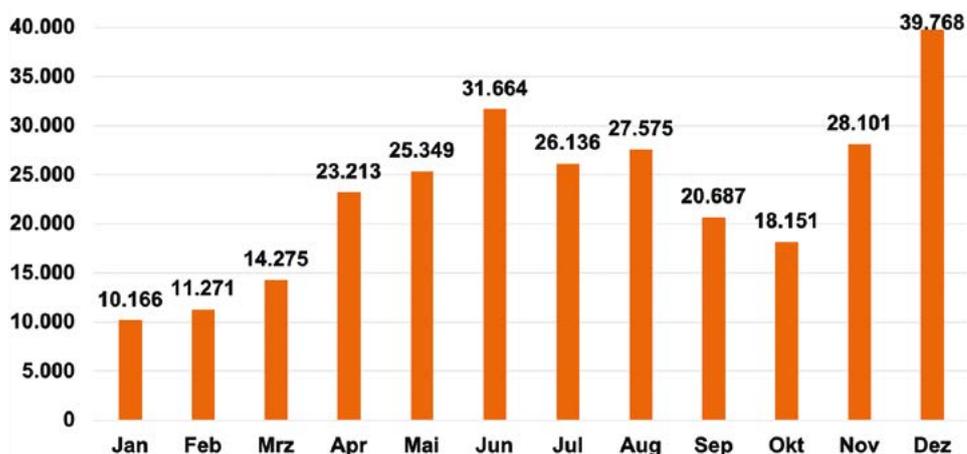


Abbildung 4: Nichteinhaltung Maskenpflicht

Im Mai kletterte der Wert und erreicht mit Einführung des 9-Euro-Tickets im Juni einen ersten Höhepunkt mit 31.664 Eintragungen in die Sidaba. Im Dezember klettert die Anzahl der Verstöße auf einen erneuten Höchststand von 39.768 Verstößen im Dezember 2022. Ein Grund für die steigende Anzahl an Maskenverstößen könnte die sinkende Akzeptanz der Fahrgäste gegenüber der im ÖPNV geltenden Maskenpflicht sein, während zeitgleich in vielen Teilen des gesellschaftlichen Zusammenlebens die Pflicht aufgehoben wurde. Der hohe Wert im Dezember kann in Schwerpunktkontrollen bei bestimmten EVU begründet liegen.

3G-Regel bestand bis März

Von Januar bis März wurden zudem 3.171 3G-Verstöße (fahrtberechtigt waren lediglich Personen die geimpft, getestet oder genesen waren) erfasst. Am 20.03.22 wurde die 3G-Regelung im ÖPNV aufgehoben.

Betroffene der Vorfälle – weniger gegen Fahrgäste, mehr gegen Personal

Erfreulicherweise sind Fahrgäste in NRW insgesamt im Jahr 2022 prozentual noch weniger von sicherheitsrelevanten Vorfällen betroffen als im Vorjahr. Leider stiegen die Vorfälle gegenüber dem Personal. Bei einer genaueren Betrachtung der 36.633 sicherheitsrelevanten Vorfälle zeigt sich, dass 45 % der Vorfälle wie schon im Jahr 2021 auf die Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte sowie Verkehrsunternehmen fallen. Hierzu gehört ein großer Teil der Ereignisarten „Sachbeschädigung“, „Hausfriedensbruch“, „Verunreinigung“ sowie „Erschleichen von Leistungen“. Vorfälle wie „Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend“ und „Personen ohne Reiseabsicht anwesend“ gehören zur Gruppe „Keine direkte Zuordnung“, da keine weiteren Personen direkt betroffen sind.

27,6 % der sicherheitsrelevanten Vorfälle richteten sich gegen Personal, was einem Anstieg im Vergleich zum Vorjahr (24,6 %) entspricht. Die Fahrgäste waren 2022 von 7,4 % der sicherheitsrelevanten Vorfälle betroffen, also ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (10,5 %).

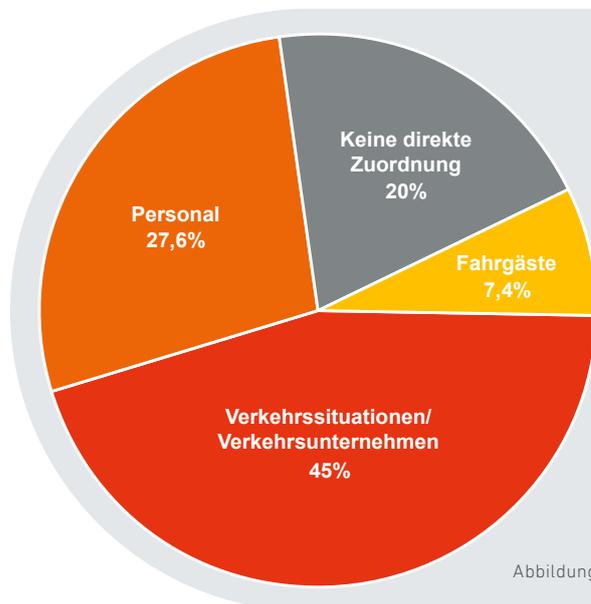


Abbildung 5: Betroffene der sicherheitsrelevanten Vorfälle

In der folgenden Ansicht werden die sicherheitsrelevanten Vorfälle genauer aufgeschlüsselt. Dadurch lassen sich weitere Erkenntnisse über die Sicherheitslage ablesen. Die Ansicht beinhaltet die Gruppe „Personen“ mit den Untergruppen „aktive Belästigung“, „passive Belästigung“ und „schwerwiegende Ereignisse“ sowie die Gruppe „Sachen“ mit den Untergruppen „Beschädigungen/Vandalismus“, „Einbruch/ Diebstahl“ sowie „Störung des Betriebs“.

Handlungen gegen Personen 77,8%		
aktive Belästigung 26,74%	passive Belästigung 65,03%	schwerwiegende Ereignisse 8,23%
<ul style="list-style-type: none"> • Aggressives Betteln • Belästigung • Beleidigung 	<ul style="list-style-type: none"> • Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend • Erschleichen von Leistungen • Hausfriedensbruch • Personen ohne Reiseabsicht anwesend 	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrohung • Diebstahl • Körperverletzung • Raub • Sexualdelikt
Handlungen gegen Sachen 22,2%		
Beschädigungen/Vandalismus 97,25%	Einbruch/Diebstahl 0,76%	Störung des Betriebes 1,99%
<ul style="list-style-type: none"> • Angriff auf Fahrzeuge • Beschädigung von Sitzen • Etching • Graffiti • Scratching • Verunreinigung • Sonstiges 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbrechen von Automaten • Einbruch 	<ul style="list-style-type: none"> • Missbrauch Notbremse
Gesamtereignisse 36.633		

Abbildung 6: Handlung gegen Personen und Sachen

Die Handlungen gegen Personen machten 77,8 % aller sicherheitsrelevanten Vorfälle aus. Passive Belästigungen bildeten dabei mit 65,03 % den Hauptteil, wohingegen schwerwiegende Ereignisse mit 8,23 % am geringsten ausfielen, und im Vergleich zum Vorjahr sogar weiter rückläufig waren (2021: 10,78 %).

Handlungen gegen Sachen umfassten 22,2 % der sicherheitsrelevanten Vorfälle. 97,25 % davon entfallen auf Beschädigungen und Vandalismus, also auf das Zerstören von Sitzen, Zerkratzen von Scheiben, Verunreinigungen oder Graffiti. In der Position „Störung des Betriebes“ kann erfreulicherweise ein deutlicher Rückgang verzeichnet werden. Lag der Missbrauch der Notbremse im vergangenen Jahr noch bei 10,77 %, so ist die Anzahl im Jahr 2022 deutlich gesunken auf 1,99 %.

Unterteilung der Sachbeschädigungen – Rückgang bei Sitzbeschädigungen

Auch im aktuellen Berichtszeitraum nehmen die „Graffiti“-Verstöße mit 3.909 Sidaba-Einträgen den größten Teil der 6.423 Sachbeschädigungen ein (2021: 6.271). Die Position „Sonstiges“ weist auch mit 2.177 einen leicht erhöhten Wert auf (2021: 1.749). Erfreulicherweise hat die „Beschädigung von Sitzen“ erheblich abgenommen. Gab es 2021 noch 473 Einträge in der Sidaba, so schlägt diese Sachbeschädigung nur noch mit 64 Einträgen im Jahr 2022 zu Buche, demnach 409 Vorfälle weniger.

Sachbeschädigung	Anzahl
Angriff auf Fahrzeuge	177
Aufbrechen von Automaten	59
Beschädigung von Sitzen	64
Einbruch	3
Graffiti	3.909
Scratching	34
Sonstiges	2.177
Gesamtergebnis	6.423

Abbildung 7: Sachbeschädigung

Rückgang bei den Vorfällen in S-Bahnen

Das folgende Diagramm (Abbildung 8) stellt die sicherheitsrelevanten Vorfälle nach den Örtlichkeiten dar, an denen diese stattfanden. Die Regionalbahnen und Regionalexpresse stehen an der Spitze mit 67,6 % (2021: 65,1 %). Darauf folgen die Stationen mit 20,2 %, eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (17,6%), und die S-Bahnen mit 12,2 %. Auch hier ein markanter Rückgang um 5,0 % (2021: 17,3 %)

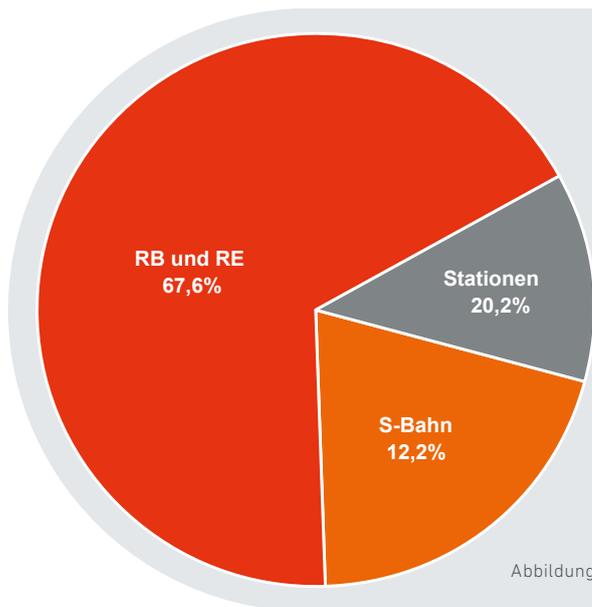


Abbildung 8: Vorfälle nach Produktarten und Stationen

Kundenzufriedenheit

Zufriedenheit der ÖPNV-Kund*innen mit dem Bereich Sicherheit



Eine Sonderauswertung des NRW-Kundenbarometers 2022

Das 9-Euro-Ticket kam, die Corona-Pandemie spielte immer weniger eine Rolle – zwei große Einflussfaktoren für den ÖPNV im Jahr 2022. Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) hat im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV) sowie der Zweckverbände, Verkehrsverbünde und auch einiger Verkehrsunternehmen die aktuelle Zufriedenheit der Fahrgäste im Nahverkehr NRW untersuchen lassen, gemäß dem üblichen Zwei-Jahres-Rhythmus.

Im Rahmen dieses NRW-Kundenbarometers 2022 wurden in der Zeit von September 2022 bis Anfang Dezember 2022 rund 17.400 Fahrgäste durch das Marktforschungsinstitut INFO GmbH aus Berlin befragt. Die Befragten wurden um ihre Meinung zu 25 Leistungsmerkmalen aus den fünf Bereichen Angebot, Tarif/Vertrieb/Information, Haltestellen und Stationen, Verkehrsmittel und Sicherheit gebeten. Die Beurteilung der Merkmale erfolgte anhand der bewährten Skala von vollkommen zufrieden (=1) bis unzufrieden (=5).

20-Jahre-Zeitreihe: Positivtrend mit aktuellen Einbußen

Unter den 25 Leistungsmerkmalen beim NRW-Kundenbarometer sind vier Aspekte, die das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPNV in NRW betreffen: Die Befragten werden nach ihrem persönlichen Sicherheitsempfinden im Fahrzeug sowie an der Haltestelle gefragt, jeweils separat tagsüber und abends. Abbildung 9 zeigt die Ergebnisse dieser Fragestellung im Vergleich.

Subjektives Sicherheitsempfinden über 20 Jahre

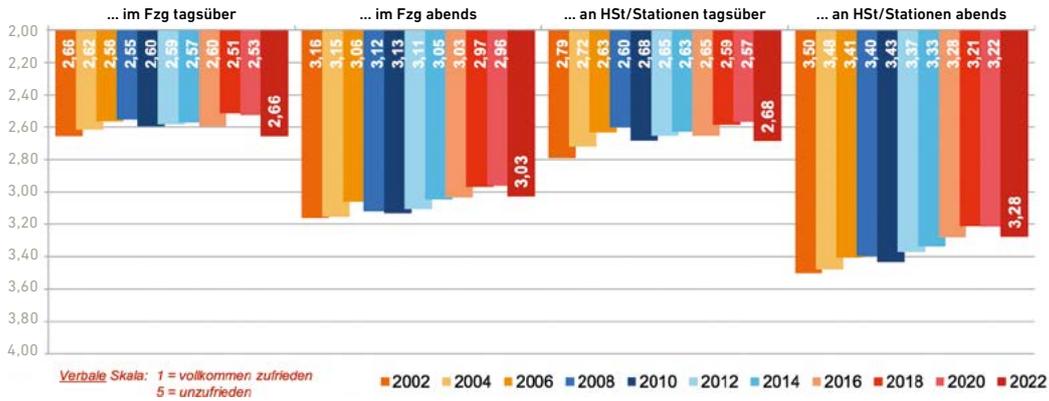


Abbildung 9: 20 Jahre Zeitreihe: Merkmale zum subjektiven Sicherheitsempfinden

Über die letzten 20 Jahre betrachtet, ist ein Positivtrend bei der Zufriedenheit der ÖPNV-Kund*innen mit den Sicherheitsmerkmalen eindeutig erkennbar. Die größte Verbesserung gibt es abends an den Haltestellen, die Zufriedenheit stieg von 3,50 (2002) auf 3,28 (2022).

Allerdings fallen die Zufriedenheiten 2022 nicht so gut aus wie 2020, sondern die Werte bewegen sich ungefähr auf dem Niveau von 2016. Die Bewertung der Sicherheit im Fahrzeug tagsüber liegt 2022 sogar nur auf dem Niveau von 2002. Ob die Fahrgäste nun seit 2022 wieder generell unzufriedener sind oder es hier bei einer temporären Einbuße bleibt, wie es sie schon 2010 und teilweise auch 2016 gab, werden die Folgestudien zeigen.

Weniger zufrieden mit der Dienstleistung ÖPNV

Im NRW-Kundenbarometer 2022 sind jedoch nicht nur die Zufriedenheiten mit den Sicherheitsaspekten gegenüber der Vorgängerstudie aus 2020 gesunken, diese Tendenz betrifft alle 25 Leistungsmerkmale. Die Kund*innen sind 2022 insgesamt mit allen Aspekten der Dienstleistung ÖPNV erheblich weniger zufrieden als 2020.

Abbildung 10 zeigt, dass sich die Zufriedenheiten zu den Sicherheitsaspekten unterscheiden, je nachdem mit welchem ÖPNV-Verkehrsmittel die Befragten hauptsächlich unterwegs sind:

Subjektives Sicherheitsempfinden – abends nach Hauptverkehrsmittel

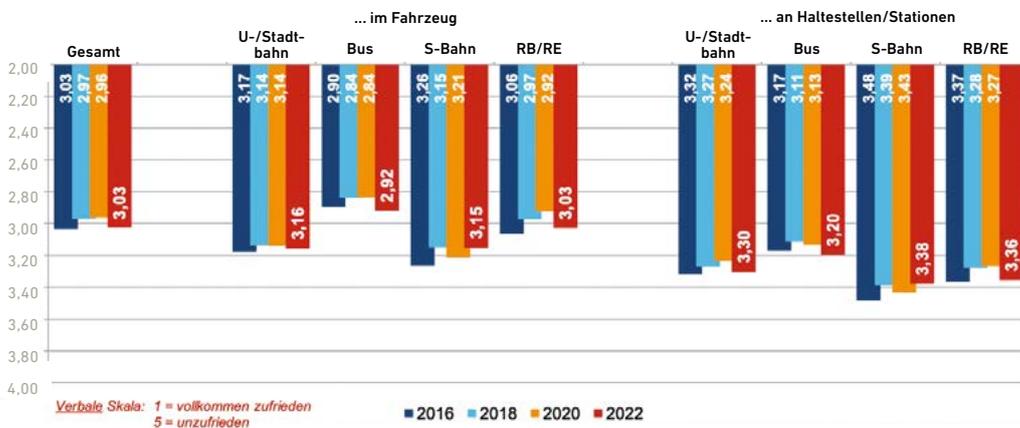


Abbildung 10: Abendliches Sicherheitsempfinden nach hauptsächlich genutztem Verkehrsmittel

Am zufriedensten mit der Sicherheit im Fahrzeug abends sind grundsätzlich die Bus-Kund*innen. Dies liegt sicherlich größtenteils an der direkten Kontaktmöglichkeit zu den Fahrer*innen, was die soziale Kontrolle erheblich stärkt. Ein Blick in die Gründe für Unzufriedenheit¹ unterstreicht dies: 12 % der Fahrgäste mit Hauptverkehrsmittel (HVM) Bus geben als einen der Gründe für die Unzufriedenheit „kein Sicherheitspersonal“ an. 20 bis 22 % der Fahrgäste mit dem Hauptverkehrsmittel U-/Stadtbahn, S-Bahn und RE/RB geben den gleichen Grund an.

Die Zufriedenheit der S-Bahn-Fahrgäste mit den abendlichen Sicherheitsaspekten hat sich gegenüber 2020 leicht um 0,06 im Fahrzeug und 0,05 an den Haltestellen und Stationen verbessert. Die absoluten Werte bilden allerdings immer noch ein Schlusslicht bei den Bewertungen des abendlichen Sicherheitsempfindens.

¹ Als unzufrieden werden alle Bewertungen mit „weniger zufrieden“ (4) oder „unzufrieden“ (5) zusammengefasst. Diese unzufriedenen Befragten werden offen, also ohne Antwortvorgaben, nach den Gründen für ihre Unzufriedenheit gefragt. Aus diesen – meist mehrere Themen betreffenden – Mehrfachnennungen werden nachträglich Kategorien gebildet.

Subjektives Sicherheitsempfinden – Altersgruppen im Vergleich

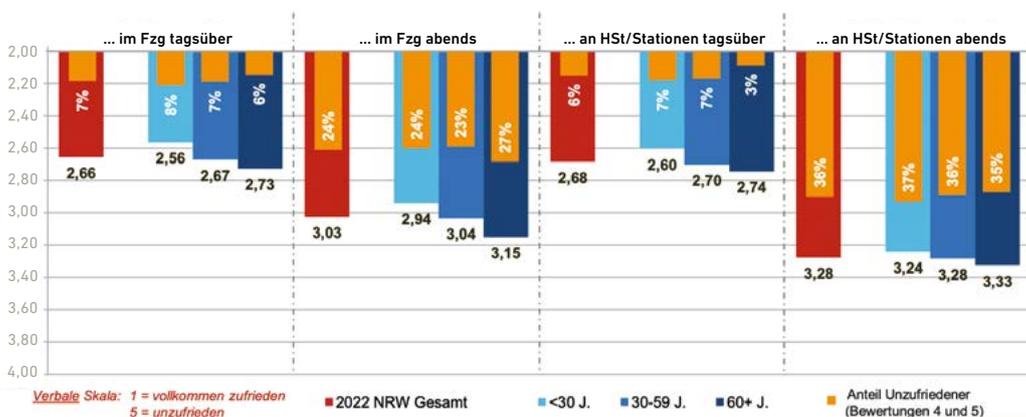


Abbildung 11: Merkmale zum Sicherheitsempfinden nach Alter, inkl. Anteil Unzufriedener

Abbildung 11 zeigt die Zufriedenheit mit den Sicherheitsmerkmalen nach unterschiedlichen Altersgruppen (blaue Balken). Dabei ist bei allen Aspekten ein Altersgefälle erkennbar, die Jüngeren sind durchschnittlich zufriedener als die Älteren. Interessant ist dabei, dass sich die Anteile der unzufriedenen ÖPNV-Fahrgäste gegenläufig verhalten (orange Balken), mit Ausnahme der Sicherheit im Fahrzeug abends. Bei den Aspekten Sicherheit im Fahrzeug und an Haltestellen/Stationen tagsüber sowie an Haltestellen/Stationen abends sind zwar die durchschnittlichen Zufriedenheiten der Älteren schlechter, der Anteil an Unzufriedenen ist jedoch geringer als bei den Jüngeren. Das heißt, die Älteren bewerten tendenziell im Mittelfeld, die Jüngeren dagegen eher auch die Extreme der Bewertungsskala, sowohl im positiven wie im negativen Bereich.

Einfluss 9-Euro-Ticket

Abbildung 12 beschreibt die Sicherheit im Fahrzeug sowie die Sicherheit an Stationen – jeweils tagsüber und abends. Die Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzer*innen, die letztmalig vor dem Befragungszeitraum (September 2022) den ÖPNV genutzt haben, ist schlechter als die Zufriedenheit derjenigen, die auch während des Befragungszeitraums mit Bussen und Bahnen unterwegs waren. Mit verantwortlich für die schlechteren Bewertungen im Zeitraum Juni, Juli und August sind sicherlich das erhöhte Fahrgastaufkommen im Zuge des 9-Euro-Tickets und die hieraus resultierenden volleren Busse und Bahnen. Allerdings liegen auch die Zufriedenheitswerte derjenigen, die während des Befragungszeitraums (September bis Dezember) den ÖPNV in Anspruch genommen haben, immer noch unter den Zufriedenheitswerten von 2020.

Subjektives Sicherheitsempfinden – nach Zeitpunkt der letzten ÖPNV-Nutzung 2022

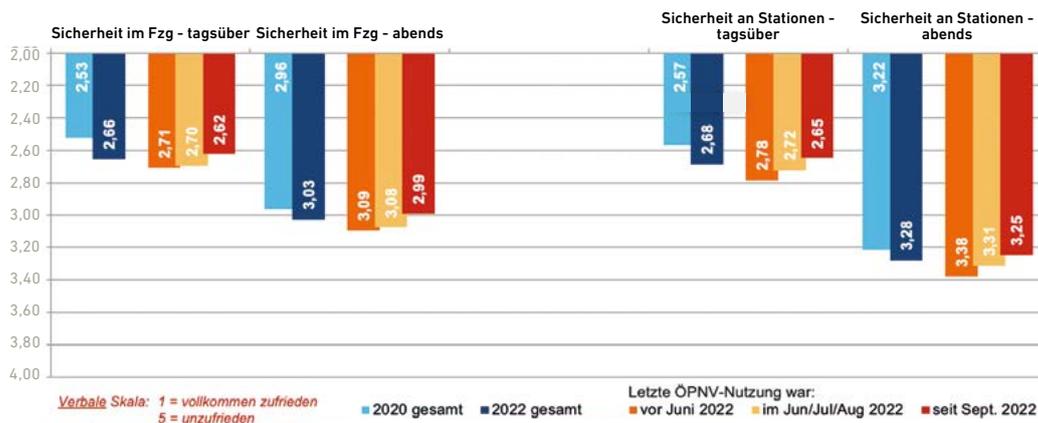


Abbildung 12: Merkmale zum Sicherheitsempfinden nach Zeitpunkt der letzten ÖPNV-Nutzung

Gründe für Unzufriedenheit mit der Sicherheit im Fahrzeug abends

24 % der Befragten sind mit der Sicherheit im Fahrzeug abends weniger zufrieden oder sogar unzufrieden. Abbildung 13 zeigt die Hauptgründe für die Unzufriedenheit:

- unangenehme Personen
- kein Sicherheitspersonal in den Fahrzeugen
- die Angst, bei Gefahr allein zu sein
- die Angst vor Kriminalität

Nahezu sämtliche Unzufriedenheitsgründe fallen bei denjenigen, die letztmalig spätestens in den Sommermonaten mit Bussen und Bahnen unterwegs waren, in denen das 9-Euro-Ticket genutzt werden konnte, stärker ins Gewicht als bei den ÖPNV-Nutzer*innen, die auch während der Befragungszeit mit Bussen und Bahnen gefahren sind. Lediglich der Unzufriedenheitsgrund „unangenehme Personen“ rückt bei denjenigen mehr in den Vordergrund, die auch im Herbst den ÖPNV nutzten.

Die Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers zeigen die Bedürfnisse der Fahrgäste und skizzieren Handlungsnotwendigkeiten in Bezug auf das subjektive Sicherheitsgefühl im ÖPNV. Die Maßnahmen, die die Branche zur Verbesserung der Sicherheit ergreift, bewirkten bis zum letzten NRW-Kundenbarometer im Jahr 2020 stetig leicht verbesserte Werte. Bedingt durch die auslaufende Corona-Pandemie sowie das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022, wurde dieser Trend unterbrochen. Ob die Zufriedenheit im Sicherheitsbereich wieder das Niveau von 2020 erreichen oder sogar weiter gesteigert werden kann, wird das nächste NRW-Kundenbarometer 2024 zeigen.

Nach Zeitpunkt der letzten ÖPNV-Nutzung

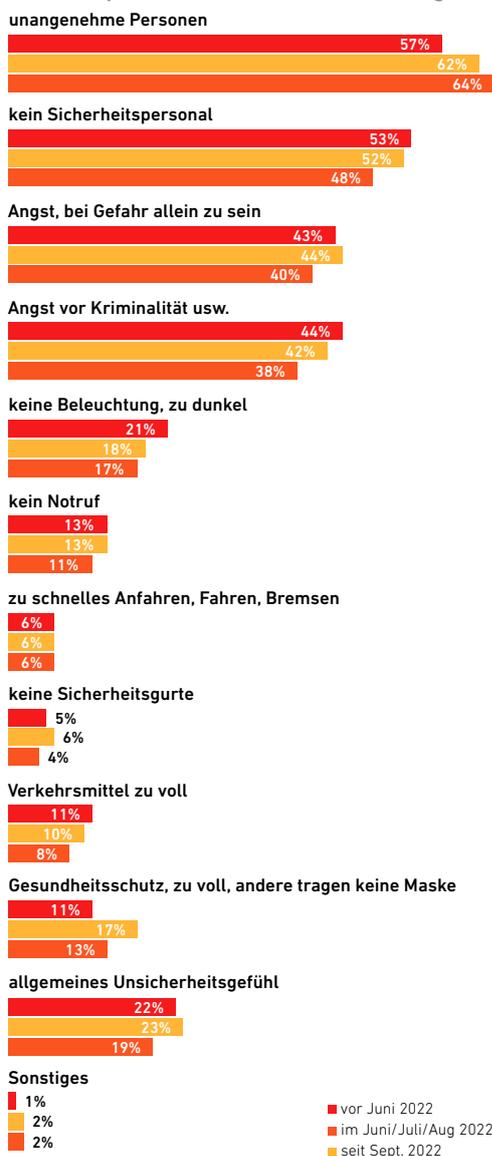
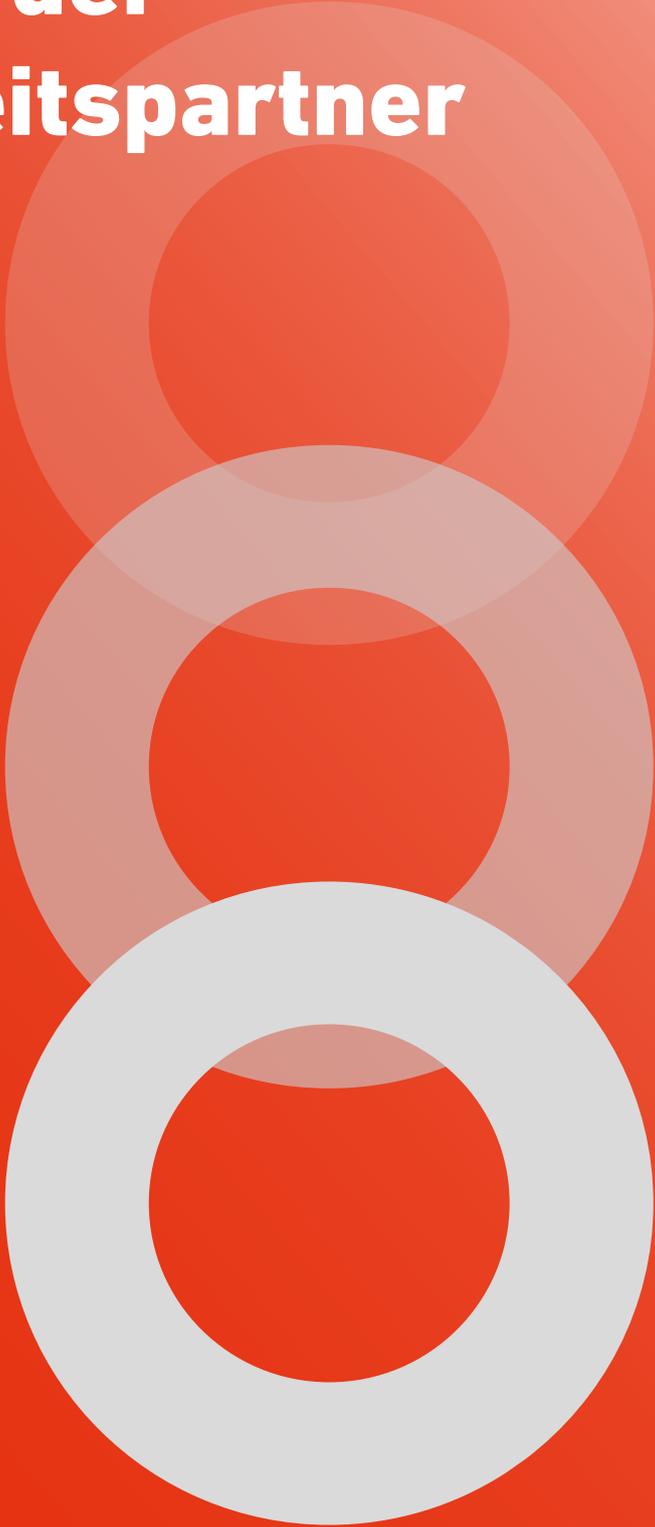


Abbildung 13: Gründe für Unzufriedenheit mit „Sicherheit im Fahrzeug – abends“

Berichte der Sicherheitspartner



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

- ➔ Eisenbahnverkehrsunternehmen
- ➔ Kommunale Verkehrsunternehmen
- ➔ Bundespolizei

SPNV Unternehmen

Arriva



Allgemeine Sicherheitslage & Entwicklung im Jahresverlauf

Positiv ist, dass im Jahr 2022 fünf Vorfälle weniger verzeichnet wurden als im Vorjahr zwischen Heerlen und Aachen. Auf dem RE 18 wurden 2022 14 Vorfälle registriert gegenüber 19 im Jahr 2021. Auch bei den Vorfällen im Bereich „Zahlungsprobleme“ und „Belästigungen“ ging der Wert zurück von zwölf Vorfällen im Jahr 2021 auf neun Vorfälle im Jahr 2022. Letztlich weist die Statistik auch beim „Verstoß gegen die Hausordnung“ einen Rückgang von sechs Verstößen im Jahr 2021 auf vier Verstöße im Jahr 2022 auf.

Schwerpunkte

RE 18: Heerlen – Aachen / Aachen – Heerlen (ungültige Fahrkarten)

Kunden-/Mitarbeiter-Resonanz

Es kam vermehrt zu Meldungen rund um den Bahnhof Eyselshoven, dass es dort drogenbedingte Probleme gibt.

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/Konzepte

Es kam zu regelmäßigen gemeinsamen Kontrollen im Zug mit den Kolleg*innen von der Deutschen Bahn, welche sich bewährt haben.

Ausblick 2023

Im Jahr 2023 sollen die gemeinsamen Kontrollen in den Zügen fortgesetzt werden.

DB Regio AG



Allgemeine Sicherheitslage

Maßgeblichen Einfluss auf die Sicherheitslage dürfte auch die im Jahr 2022 anhaltende Pandemielage und die damit verbundenen Kontrollen zur Einhaltung des Tragens einer Mund-/Nasebedeckung gehabt haben. Die Kontrollen als solche führen zu einem zusätzlichen Konfliktpotenzial, das sich insbesondere im Anstieg der personenbezogenen Delikte und der Hausrechtsdelikte widerspiegelt. Die Erhöhung des Kontrollumfangs durch den Einsatz zusätzlichen Sicherheitspersonals führte dabei zu einem weiteren Anstieg dokumentierter Vorfälle und Verstöße.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die Anzahl der im Folgenden betrachteten Vorfälle ist im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 22 % gestiegen und hat sich dabei im Einzelnen wie folgt verändert:

- 49 % mehr Vorfälle im Zusammenhang mit dem Hausrecht
- 40 % mehr „gefährliche oder störende Eingriffe“
- 39 % mehr „personenbezogene Delikte“
- 15 % weniger „Sachbeschädigung“

Ohne den Einsatz zusätzlichen Sicherheitspersonals zur Unterstützung der Mitarbeitenden bei der Kontrolle der Einhaltung der Corona-Schutzmaßnahmen ist davon auszugehen, dass die Fallzahlen von Übergriffen auf Mitarbeitende noch höher gewesen wären. Die Resonanz des Zugbegleitpersonals auf zusätzliches Sicherheitspersonal war durchweg positiv. Neben einem gesteigerten subjek-

tiven Sicherheitsgefühl spiegeln die Mitarbeitenden insbesondere auch zurück, dass sie durch die Begleitung ihre Arbeit effizienter erledigen können. Während der zusätzlichen Begleitung durch Sicherheitspersonal kommt es in der Regel zu keinen Übergriffen auf das eingesetzte Zugbegleitpersonal. Mit Abklingen der pandemischen Lage Ende 2022 sank auch die Akzeptanz zum Tragen der Mund-Nase-Bedeckung in den Zügen, was die Situation für das Zugbegleitpersonal zusätzlich verschärfte.

Schwerpunkte in Bezug auf die dokumentierten Übergriffe auf das eingesetzte Zugbegleitpersonal waren die Linien RE 42, RB 27, S 1, RB 33, S 9 sowie RE 2. Die Anzahl an Sachbeschädigungen ist im zweiten Jahr in Folge rückläufig und insbesondere auf unsere forcierte Graffitiprävention zurückzuführen. Die Graffiti-Szene agiert jedoch sehr flexibel, wodurch die Anzahl der Vorfälle und die damit verbundenen Schäden nach wie vor auf einem unbefriedigenden Niveau liegen.

Ausblick 2023

Wir beabsichtigen auch im Jahr 2023 unser Konzept zur Graffitiprävention mit der „DB Sicherheit“ fortzusetzen. Zum Schutz unseres Zugbegleitpersonals wollen wir weiter die „Alleindienste“ so weit wie möglich reduzieren, das Personal regelmäßig zum Thema Deeskalation schulen und soweit möglich, flexibel und lageabhängig durch die „Sicherheitsteams NRW“ schützen.

eurobahn



Allgemeine Sicherheitslage & Entwicklung im Jahresverlauf

Im Jahr 2022 hat sich der negative Trend zu meldepflichtigen Arbeitsunfällen durch schwerwiegende Vorkommnisse in den Zügen der eurobahn fortgesetzt und nochmals um rund 10 % zum Vorjahr 2021 erhöht (nach einer Erhöhung von 70 % 2021 vs. 2020). Es handelte sich hierbei unter anderem um Übergriffe auf Zugpersonal sowie Kundenbetreuer*innen. Die den Linien der eurobahn zuzuordnenden Einträge der Sicherheitsdatenbank Sidaba zeigen ebenfalls eine negative Tendenz und legten in den drei Ereigniskategorien um über 35 % auf rund 66.360 Einträge zu. Haupttreiber der Entwicklung sind Meldungen zu Ordnungswidrigkeiten bei der Maskentragepflicht.

Die Anzahl der dokumentierten Straftaten allein ist um rund 5 % auf insgesamt rund 4.300 Einträge gestiegen, sodass das hohe Niveau des Vorjahres erneut übertroffen wurde. Die Gewaltbereitschaft einzelner Fahrgastgruppen hat sich weiterentwickelt und ist angestiegen. Die Missachtung von Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und der eurobahn-Hausordnung führte zu einer weiteren Zunahme von Diskussions- und Aggressionspotenzial zum Nachteil von Fahrgästen und Zugpersonal. Letzteres hat eine weitere Zunahme an Respektlosigkeit gegenüber den Mitarbeiter*innen in den Zügen wahrgenommen.

Schwerpunkte

Die Zunahme der Ereignisse und dokumentierten Meldungen beziehen sich weiterhin auf alle Linien mit Verkehren in Ballungsräumen und im Verbindungsgefüge von Mittel- und Oberzentren. Auch im

ländlichen Raum ist eine Zunahme der Meldungen besonderer Ereignisse und der Gewaltbereitschaft in den Zügen erkennbar.

Die grenzüberschreitenden Linien RE 13 und RB 61 in die Niederlande bleiben bei der eurobahn in einem besonderen Fokus. Auf dem RE 13 nach Venlo sind die Meldungen zu Straftaten in der Sidaba im Vergleich zum Vorjahr 2022 um über 20 % gestiegen. Die Linie RB 61 nach Hengelo zeigt im Jahresvergleich einen ebenfalls deutlichen Negativtrend in der Zunahme der dokumentierten Straftaten um über 40 %.

Das 9-Euro-Ticket hat das eingesetzte Zugpersonal zusätzlich belastet. Aggressionen im Zug entwickelten sich auch aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens regelmäßig und damit zusätzlich zu den übrigen Diskussionen und Herausforderungen. In diesen drei Monaten galt es für das Zugpersonal als wesentliche Aufgabe und Herausforderung, die Ordnung und Sicherheit im Zug im Sinne einer sicheren Zugfahrt aufrecht zu erhalten.

Kunden-/ Mitarbeiter-Resonanz

Das für die Durchsetzung der Tragepflicht der Mund-Nasen-Bedeckung in den Zügen der eurobahn als Fördermaßnahme des Landes NRW eingesetzte Sicherheitspersonal hat auch im Jahr 2022 sowohl bei den Fahrgästen als auch bei den Zugpersonalen einen sehr positiven Eindruck hinterlassen. Das subjektive Sicherheitsgefühl konnte in den begleiteten Zügen durch die Präsenz gut sichtbaren und aktiven Sicherheitspersonals gesteigert werden.

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/Konzepte

Auf Grundlage von Erfahrungen aus schwerwiegenden Ereignissen und Übergriffen mit Zugpersonalen wurde das Kapitel Sicherheit im neuen „Handbuch für Kundenbetreuer“ der eurobahn aufgebaut. Es dient künftig als Nachschlagewerk, um zu Schulungszwecken im Rahmen des regelmäßigen Fortbildungsunterrichtes aus zurückliegenden Ereignissen zu lernen und sichere Handlungsweisen zu adaptieren. Die gleichzeitig eingeführte zusätzliche Begleitfahrt „Sicherheit“ wird dieses Wissen in der Praxis unterstützend vermitteln.

Ausblick 2023

Im nächsten Schritt sollten Möglichkeiten erörtert werden, die es den Unternehmen ergänzend zu den gültigen Verkehrsverträgen erlauben, die eigenen Kundenbetreuer und Kundenbetreuerinnen bedarfsorientiert einzusetzen – im Hinblick auf Eigensicherung und Ordnung sowie Sicherheit im Zug. Doppelbesetzungen sollten dort ermöglicht werden, wo dokumentierte Ereignisse und Rückmeldungen des Zugpersonals dies erfordern und die gegenseitige Unterstützung im Zug auch zu Präventionszwecken besonders wichtig ist.

Darüber hinaus werden Schulungen und Präventionsmaßnahmen weiterhin eine zentrale Rolle für die Vorbereitung und Unterstützung eingesetzten Zugpersonals einnehmen.

HLB Hessenbahn GmbH



Allgemeine Sicherheitslage & Entwicklung im Jahresverlauf

Die Daten der HLB zu den Vorfällen sind im Jahr 2022 vollumfänglich in die Sidaba eingeflossen. Gegenüber dem Jahr 2021 sind insgesamt marginale Steigerungen in der Anzahl der schweren Vorfälle (wie z. B. Übergriffe) festzustellen.

Ein größerer Anstieg ist im Bereich Beleidigungen und verbaler Drohungen zu verzeichnen.

Schwerpunkte

Besondere Schwerpunkte zeigen sich auf der RB 90, jedoch außerhalb von NRW im Streckenabschnitt „Westerburg – Limburg“ sowie punktuell auf der RB 92 zwischen Finnentrop und Olpe.

Kunden-/ Mitarbeiter-Resonanz

Der Einsatz der Maskenkontrollteams (im Bereich der HLB jeweils mit Doppelstreifen Security) wurde von Mitarbeitenden und Kund*innen im Hinblick auf das Sicherheitsgefühl als sehr positiv bewertet.

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/ Konzepte

Seit Herbst 2022 wird in einem kleinen Pilotprojekt der freiwillige Einsatz von Bodycams bei Zugbegleiter*innen getestet. Die Abstellgleise der HLB im Bahnhof Finnentrop wurden mit einer Videoüberwachung zur Graffitiprävention ausgestattet.

Ausblick 2023

Das Pilotprojekt Bodycams wird noch bis Mai weitergeführt und dann ausgewertet. Die Schulungen der Mitarbeitenden in Deeskalation, Selbstverteidigung und Gefahrenerkennung werden intensiviert. Gemeinsam mit dem NWL und dem KCS wird an einem Projekt zur Graffitiprävention durch Videoüberwachung an größeren Bahnhöfen gearbeitet.

DB Kurhessenbahn



Kurhessenbahn

Allgemeine Sicherheitslage & Entwicklung im Jahresverlauf

Im Jahr 2022 war wieder ein Anstieg alkoholisierter Gruppen zwischen Brilon und Willingen zu verzeichnen. Auch die Einhaltung der Hausordnung im Bahnhof Brilon, Willingen und in den Zügen war teilweise nicht gegeben.

Schwerpunkte

RB 97, Brilon – Willingen

Kunden-/ Mitarbeiter-Resonanz

Beleidigung und Belästigung von Kundenbetreuer*innen und Fahrgästen, außerdem Verunreinigung von Zügen.

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/ Konzepte

Teilweise Einsatz von Sicherheitsunternehmen in belasteten Zügen

National Express Rail GmbH



Allgemeine Sicherheitslage & Entwicklung im Jahresverlauf

Nichteinhaltung der Maskenpflicht und Fahren ohne Ticket dominieren bei den Vorfällen im Jahr 2022 auf den Linien der National Express Rail GmbH. Insgesamt werden in der Sidaba 25.164 Vorfälle dokumentiert. Die Kontrollen durch das Personal gehen regelmäßig einher mit Beleidigungen, Pöbeleien und Bedrohungen. Allgemein beobachten wir eine deutlich gesunkene Hemmschwelle zur Gewalt. Einen Rückgang bestimmter Ereignisse können wir nicht ausmachen.

Schwerpunkte

Stark betroffen war im Jahr 2022 die Linie RE 1 mit über 20.000 Vorfällen, davon überwiegend die Nichteinhaltung der Maskenpflicht. Schwerpunktbereiche waren dabei der gesamte Ruhrgebietskorridor (Linien RE 1 / RE 6), der Bereich um Oberhausen (Linie RE 5) sowie der Bereich Dortmund / Kamen / Bielefeld (Linie RE 6).

Die Übergriffe auf das Zugpersonal haben dabei zugenommen, auch was die Schwere betrifft. So wurde am 24.07.2022 ein Kundenbetreuer im RE 1 in Kamen von einem männlichen Fahrgast ohne Ticket und Mund-Nase-Bedeckung angegriffen. Nach dem Halt des Zuges hatte dieser den Kundenbetreuer auf den Bahnsteig geschubst und dort weiter geschlagen. Der Mitarbeiter erlitt unter anderem schwere Kieferverletzungen und fiel mehrere Wochen lang aus.

Am 17.11.2022 wurde ein weiterer Kundenbetreuer, ebenfalls im RE 1, in Leverkusen von zwei männlichen Fahrgästen geschlagen und schwer verletzt, nachdem er ein WC abgesperrt hatte. In beiden Fällen wurden Auswertungen der Videodaten vorgenommen, um die mutmaßlichen Täter zu ermitteln.

Auffällig dabei: Übergriffe ereignen sich nicht mehr nur in den späten Abend- oder Nachtstunden, sondern auch am helllichten Tag und in dicht besetzten Zügen.

Auf der RB 48 und dem RE 7 haben sich hingegen verhältnismäßig wenige Übergriffe ereignet. Andererseits verzeichnen wir auch hier viele Fahrgäste ohne gültige Tickets und damit einhergehende Beleidigungen unserer Mitarbeiter*innen im Rahmen der Fahrausweiskontrollen.

Kunden-/ Mitarbeiter-Resonanz

Sowohl unsere Kund*innen als auch die Mitarbeiter*innen begrüßen den Einsatz externen Sicherheitspersonals sowie der Sicherheitsteams NRW. Diese steigern das subjektive Sicherheitsempfinden. Gleichzeitig wünschen sich alle auch eine deutliche Aufstockung des Sicherheitspersonals.

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/ Konzepte

Zusätzlich zu den durchgeführten Maskenkontrollen haben wir zusätzlich externe Sicherheitsdienstleister mit einer Begleitung unserer Züge der RRX-Linien im Bereich Düsseldorf / Ruhrgebiet sowie Köln / Aachen betraut.

Zudem erhalten alle unsere Kundenbetreuer*innen regelmäßig ein Deeskalationstraining und werden im Nachgang zu Übergriffen psychologisch betreut, sofern es notwendig ist.

Ausblick 2023

Seit dem 01.01.2023 setzen wir auf den RRX-Linien RE 1 (RRX), RE 4, RE 5 (RRX), RE 6 (RRX) und RE 11 (RRX) einen externen Sicherheitsdienstleister mit vier Teams ein, die von Montag bis Sonntag zu unterschiedlichen Zeiten (morgens, abends und nachts) eine Vielzahl von Fahrten im Bereich des VRS, VRR und AVV begleiten. Einsatzschwerpunkte liegen dabei im Ruhrgebiet, aber auch im Bereich Köln / Aachen. Falls sich weitere Schwerpunktbereiche oder besonders „gefährdete“ Zugleistungen herauskristallisieren, können wir die einge-

setzten Teams flexibel umplanen, um dem Sicherheitsbedarf gerecht zu werden. Darüber hinaus führt die National Express auch weiterhin regelmäßige Deeskalationsschulungen durch.

NordWestBahn GmbH und Rhein-Ruhr GmbH



Allgemeine Sicherheitslage

Im Jahr 2022 stieg die Anzahl der intern gemeldeten Übergriffe verbal und tätlich gegen eigene Mitarbeiter*innen um über 50 % gegenüber dem Vorjahr an. Besonders betroffen war dabei das Netz Emscher-Münsterland, aber auch in den Netzen OWL und NRE war eine Zunahme der Übergriffe erkennbar. Zu dieser Entwicklung haben unter anderem das 9-Euro-Ticket, die anhaltende Pflicht zum Tragen medizinischer Masken sowie eine gefühlt niedrige Eskalationsschwelle einiger Fahrgäste beigetragen.

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/Konzepte

Im letzten Jahr wurden verstärkt Hausverbote gegen übergriffige Fahrgäste ausgesprochen. Bei Verstößen gegen ein Hausverbot wurde eine entsprechende Strafanzeige gestellt. Des Weiteren haben zahlreiche Deeskalationstrainings und Erste-Hilfe-Kurse für unsere Kundenbetreuer*innen stattgefunden. Basierend auf Auswertungen der Sidaba und internen Statistiken konnte externes Sicherheitspersonal zielgerichtet eingesetzt werden, um unseren Mitarbeitenden und Fahrgästen zusätzlichen Schutz zu gewährleisten.

Ausblick 2023

Im Jahr 2023 werden die Konzepte zur Zugbegleitung beibehalten und sowohl an die allgemeine Situation als auch an die besonderen Schwerpunkte angepasst. Deeskalationstrainings für unsere Mitarbeitenden werden weiter durchgeführt, kritische Themen und Situationen im Dienstunterricht geschult und Auffrischungsschulungen im Bereich der Ersten Hilfe abgeschlossen.

Im regelmäßigen jährlichen Fortbildungsunterricht für unsere Mitarbeitenden wird unter anderem die neue Sicherheitsordnung der Transdev Rhein-Ruhr GmbH und der Umgang mit unseren Fahrgästen geschult. Im Jahr 2023 werden vom Land NRW Sicherheitsteams eingesetzt, bei Bedarf kann ein EVU diesen Dienst anfordern. Wir planen, diese Möglichkeit der Unterstützung unserer Mitarbeitenden zielgerichtet zu nutzen.

Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH



Allgemeine Sicherheitslage

Die „Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH“ hat im Jahr 2022 die Zugbegleitquote in Höhe von 79% übererfüllt. Der Grund: Die Betriebsaufnahme auf der Linie RE47 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021. Dafür wurde vorzeitig Personal eingestellt und vorläufig auf der S28 eingesetzt wurde. Aufgrund der Maskenpflicht wurde die Kontrolltätigkeit in der Regel als Doppelstreife geplant und ausgeübt.

Zusätzlich wurden zur Durchsetzung der Maskenpflicht in den Fahrzeugen und Stationen der Regiobahn im Zusammenhang mit dem Fördervorhaben des Landes NRW zwei Teams mit jeweils zwei Sicherheitskräften eines externen Dienstleisters eingesetzt.

Entwicklung im Jahresverlauf

Trotz der hohen Zahl der Doppelstreifen mussten vier tätliche Angriffe auf Kundenbetreuer*innen zur Anzeige gebracht werden. Im Rahmen von zwei Schwerpunktkontrollen (früh und spät) mit den Ordnungsbehörden kam es trotz der beteiligten Bundespolizei während der zweiten Kontrolle zu einer Bedrohung mit einem Messer. Der Fahrgast wurde durch die im Zug befindlichen Polizeibeamten gestellt und zur Wache der Bundespolizei mitgenommen. Es erging eine Strafanzeige. Darüber hinaus musste ein deutlicher Anstieg bei Maskenverstößen und Beleidigungen verzeichnet werden.

Durchgeführte Maßnahmen/ Konzepte

Der jährliche regelmäßige Fortbildungsunterricht wurde im 3. Quartal durchgeführt. Hier lag der Schwerpunkt auf dem Deeskalationstraining und der Betriebsaufnahme der RE47.

Ausblick 2023

Es sind drei Schwerpunktkontrollen mit den Ordnungsbehörden geplant. Beim regelmäßigen Fortbildungsunterricht (RFU) wird der Schwerpunkt erneut auf dem Deeskalationstraining liegen.

Rurtalbahn GmbH



Allgemeine Sicherheitslage

Die Sicherheitslage bei der Rurtalbahn war im Jahr 2022 weitgehend unauffällig. Auf den beiden Linien RB21 und RB28 wurden im Jahr 2022 insgesamt 821 Eintragungen in der Sidaba vorgenommen. Das ist ein Plus von 33 Eintragungen. Hauptsächlich handelte es sich hier jedoch um die Erschleichung von Leistungen und die Nichteinhaltung der Maskenpflicht mit 759 Eintragungen. Die Mitarbeitenden waren im Jahr 2022 insgesamt 63 Beleidigungen und Bedrohungen ausgesetzt. Das ist ein Rückgang von sieben Meldungen im Vergleich zum Vorjahr. Körperverletzungen sind mit vier Einträgen allerdings zum ersten Mal vertreten. Bei den angegebenen Tätergruppen führen die Personen ohne Reiseabsicht mit 80, gefolgt von Gruppen mit 48 Nennungen! und Alkohol-/Drogenkonsumenten mit 19 Nennungen. Die restlichen Eintragungen erfolgen ohne eine weitere Täterangabe.

Entwicklung im Jahresverlauf

Im Jahresverlauf 2022 kam es zu keinen Ereignissen oder Tendenzen, die gesonderte Maßnahmen erforderlich gemacht hätten. Zwar stellte die mitunter hohe Anzahl an Fahrgästen während der Laufzeit des 9-Euro-Tickets eine besondere Herausforderung für unsere Mitarbeitenden dar, ein Einsatz zusätzlichen Sicherheitspersonals oder sonstige Maßnahmen waren jedoch nicht nötig. Im Rahmen des Landesprogramms wurden auch bei der Rurtalbahn zusätzliche Sicherheitsdienste zur Kontrolle der Maskenpflicht eingesetzt.

Ausblick 2023

Auch im Jahr 2023 wird die Rurtalbahn die Entwicklung der Sicherheitslage weiter kontinuierlich beobachten. Mit Ausnahme einiger jährlicher Großereignisse (z.B. Annakirmes in Düren) erwarten wir derzeit keine für die Sicherheit herauszuhebenden Zeiträume. Wir planen für die Mitarbeitenden ein weiteres Deeskalationstraining, um so für mögliche Auseinandersetzungen besser gerüstet zu sein. Schwerpunktkontrollen werden im Bedarfsfall durchgeführt. Zudem werden die Kundenbetreuer*innen weiter sensibilisiert, Vorkommnisse in die Sidaba einzutragen.

SNCB



Allgemeine Sicherheitslage

Die Anrufe beim „Security Operations Center“ (SOC), zeigen seit 2021 keine nennenswerten Veränderungen. Die Hauptgründe für Anrufe sind:

- Ungültige Fahrscheine: 47,3 %.
- Verbale Angriffe: 6,2 %.
- Anruf beim Rettungsdienst: 5,1 %.
- Belästigungen: 4,7 %.
- Anfrage für Lenkung von Reisenden: 3,6 %.

Das Fahren ohne gültigen Fahrschein stellt somit den größten Tatbestand dar.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die Verbindung L09/RE29 umfasst 13 Bahnhöfe, die auf drei Streckabschnitten verteilt sind:

- Linie 44 (6 Bahnhöfe) : Spa-Géronstère, Spa, Franchimont, Theux, Jusleville, Pepinster-Cité. Auf den Bahnhöfen dieser Linie konzentrieren sich 30 % der Anrufe.
- Linie 37 (6 Bahnhöfe): Pepinster, Verviers-Central, Verviers-Palais, Dolhain-Gileppe, Welkenraedt, Hergenrath. Auf den Bahnhöfen dieses Streckabschnitts konzentrieren sich 70 % der Anrufe.
- Deutsches Streckennetz (1 Bahnhof): Aachen Hbf. Die dieser Linie zugewiesenen Anrufe werden auf die L37 übernommen.

Schwerpunkte

22 Anrufe wurden im Jahr 2022 für den Bahnhof Aachen-Hauptbahnhof getätigt, von denen 8 das Eingreifen der Polizei erforderten.

Ausblick 2023

Im Mittelpunkt steht die Anwerbung zusätzlichen Sicherheitspersonals (Securail). Außerdem sind zufällige und rechtzeitige Fahrkartenkontrolle vor dem Einsteigen in den Zug geplant.

TransRegio Deutsche Regionalbahn GmbH



Allgemeine Sicherheitslage

Bei den Ordnungswidrigkeiten verzeichnen wir laut Sicherheitsdatenbank einen Rückgang. 197 Vorfälle wurden von Trans Regio in die Sidaba eingetragen. Diese bezogen sich auf die Nichteinhaltung der Maskenpflicht sowie den Verstoß gegen 3G-Regeln. Erhöht haben sich die Straftaten in Form von Erschleichen von Leistungen.

Schwerpunkte

MRB 26, NRW zwischen Bonn-Mehlem und Köln/Bonn Flughafen

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/ Konzepte

TransRegio hatte im Jahr 2022 wieder zusätzliches Sicherheitspersonal in den Nachtpendelzügen zwischen Köln/Bonn Flughafen und Bonn eingesetzt.

Ausblick 2023

Mehr Technik für die Sicherheit: TransRegio wird ab Dezember 2023 nach den Vorgaben des neuen Verkehrsvertrages ab 19:00 Uhr auf jedem Zug Bodycams einsetzen, natürlich in enger Abstimmung mit dem Landesdatenschutz Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen.

Vias Rail GmbH Region West



Allgemeine Sicherheitslage

Durch die Übernahme der Linien RE19, RB35 und S7 wurde das Netz der VIAS in NRW im Februar 2022 deutlich erweitert. Mit den neuen Linien haben sich für die VIAS auch neue Herausforderungen im Bereich der Sicherheit ergeben. Aufgrund des Übergangs von Abellio zu VIAS ist ein Vergleich mit dem Vorjahr leider nur bedingt möglich, ebenso wie der Vergleich zwischen den neuen Linien und dem Bestandsnetz (RB 34 und RB 39).

Auf den neu übernommenen Linien registrierten wir in der Sidaba insgesamt 42 Straftaten und 9 Ordnungswidrigkeiten. Bei den angegebenen Tätergruppen führen die Personen, zu denen keine Angaben gemacht werden konnten, gefolgt von Alkohol-/Drogenkonsumenten. Die geringe Anzahl an Nennungen lässt sich vor allem durch die mit der Übernahme verbundenen notwendigen IT-Umstellungen erklären. Ein Großteil an Vorfällen konnte leider nicht strukturell erfasst werden. Insbesondere Beleidigungen und andere verbale Attacken wurden nicht oder selten erfasst. Dieser Umstand wird umso deutlicher mit dem Blick auf die Zahlen der Linien RB 34 und RB 39. Die Nicht-Einhaltung der Maskenpflicht nahm im Jahr 2022 den weitaus größten Teil der Meldungen ein. Nachfolgend ist die Erschleichung von Leistungen zu nennen mit 824 Eintragungen (plus 575 Eintragungen im Vergleich zum Vorjahr). Auf den beiden Bestandslinien erfassten wir 413 Beleidigungen, Bedrohungen oder körperlichen Attacken (plus 246 Eintragungen im Vergleich zum Vorjahr). Im Gegensatz zu den neuen Linien ist hier der Anstieg der Zahlen zum Vorjahr auch durch die erfolgreiche Sensibilisierung bei den Mitarbeiter*innen zu erklären, alle Vorfälle tatsächlich in der Sicherheitsdatenbank des Landes zu melden. Bei den angegebenen Tätergruppen führen auch hier die Alkohol-/Drogenkonsumenten. Eine neue Tätergruppe auf diesen beiden Linien sind gewaltbereite Fußballfans.

Entwicklung im Jahresverlauf

Neben den Aussagen auf Basis der Erfassung in der Sicherheitsdatenbank stellen wir auf allen Linien leider eine grundsätzlich niedrigere Hemmschwelle gegenüber unseren Mitarbeitenden fest. Die Durchsetzung der Maskenpflicht und hohe Fahrgastzahlen im Zeitraum des 9-Euro-Tickets waren dabei sicherlich nochmals besondere Herausforderungen im vergangenen Jahr. Aufgrund dieser Entwicklungen setzt die VIAS seit etwa Mitte des Jahres 2022 sowohl auf der Linie S7 als auch auf der Linie RE19 insbesondere in den Abendstunden sowie an Wochenenden externes Sicherheitspersonal ein. Diese Maßnahme wird sowohl von Kund*innen als auch unseren Mitarbeitenden positiv wahrgenommen und steigert das subjektive Sicherheitsempfinden deutlich. Die Befragungen unserer Fahrgäste ergab trotz der festgestellten Tendenzen zu mehr Übergriffen auf unser Personal keine Verschlechterung des Sicherheitsempfindens. Die getroffenen Maßnahmen zeigen demnach augenscheinlich eine positive Wirkung auch in Richtung unserer Fahrgäste.

Auf den Linien RB 34 und RB 39 wurde Sicherheitspersonal im Rahmen des Landesprogramms zur Maskenkontrolle eingesetzt. Auf der Linie RB 35, die nur wochentags und tagsüber verkehrt, gab es keinen Bedarf an individuellen Maßnahmen.

Ausblick 2023

Im Jahr 2023 setzt VIAS die Begleitung mit externem Sicherheitspersonal auf den Linien RE 19 und S 7 fort. Zusätzlich wird ebenso in den Abendstunden Sicherheitspersonal auf der RB 34 und RB 39 eingesetzt. Dieses Personal wird zusätzlich als Kundenbetreuer*innen qualifiziert und kann damit auch Serviceleistungen erbringen. Neben dem Einsatz externer Kräfte qualifiziert VIAS eigene Mitarbeitende in Deeskalationstrainings weiter. Zudem wird das Personal insbesondere auf den neun dazu gewonnenen Linien weiter sensibilisiert, konsequent die Sidaba zu verwenden. Das ermöglicht die strukturierte Beobachtung der Sicherheitslage.

WestfalenBahn GmbH



Allgemeine Sicherheitslage & Entwicklung im Jahresverlauf

Bei der WestfalenBahn GmbH (Abellio) wurden im Jahr 2022 insgesamt 2197 linienbezogene Sidaba-Meldungen erstellt. Dies ist eine deutliche Steigerung im Vergleich zum Jahr 2021. Die mit Abstand häufigsten Ereignisse wurden auf dem RE15 Emslandnetz (1124) und RE70 (1019) gemeldet. Die Linie mit den geringsten Vorfällen im Jahr 2022 war RE60 mit 15 dokumentierten Ereignissen. Die Meldungen bei Beleidigungen und Bedrohungen gegenüber Kundenbetreuer*innen sind im Jahr 2022 angestiegen. Hier verzeichnen wir zwölf Beleidigungen und Bedrohungen. Dagegen ein Positivtrend: Es ab nur sechs Meldungen bei Körperverletzungen gegenüber Kundenbetreuer*innen und, was einen Rückgang um drei Meldungen im Vergleich zum Vorjahr bedeutet (2021: 9 Vorfälle).

Weiterhin kam der erschwerte Einsatz unter Corona-Bedingungen dazu. Durch das zusätzliche Durchsetzen der Corona-Verordnung und der Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung (MNB) sowie damit einhergehender verbaler Auseinandersetzungen stiegen die Zahlen insgesamt an.

Schwerpunkte: Beleidigungen und Bedrohungen

Der RE 15 ist neben dem RE70 wie auch im letzten Jahr eine der Linien mit der höchsten Anzahl an Meldungen.

Schwerpunkte: Körperverletzung

Linie RE 15 (1)

Linie RE 70 (2)

Linie RE 60 (3)

Schwerpunkte: Sexualdelikte

Linie RE 60 (1)

Linie RE 70 (1)

Kunden-/ Mitarbeiter-Resonanz

Der Einsatz von Sicherheitspersonal auf dem RE 70 (Bielefeld – Porta Westfalica) sowie RE 15 (Münster – Emsdetten) wurde bis Dezember 2022 ermöglicht durch zusätzliche Mittel des Landes zur Durchsetzung der MNB-Verpflichtung auf unseren Zügen. An sieben Tagen in der Woche waren insgesamt vier Sicherheitsmitarbeiter*innen im Einsatz, die das subjektive Sicherheitsempfinden unserer Fahrgäste nachhaltig erhöht haben. Das belegt auch das Ergebnis der Kundenzufriedenheitsmessung. Sie zeigt einen leichten Anstieg zum Vorjahr beim Sicherheitsempfinden tagsüber und abends an.

Durchgeführte Maßnahmen/ Konzepte

Unsere Kundenbetreuer*innen werden im Rahmen der kontinuierlichen Thematisierung im regelmäßigen Fortbildungsunterricht (RFU) für das Thema Sicherheit sensibilisiert. Auch im Jahr 2022 fand wieder das jährliche Deeskalationstraining für unsere Kundenbetreuer*innen statt.

Ausblick 2023

Die Konzepte zur Sicherheits- und Zugbegleitung sollten im Fahrplanjahr 2023 beibehalten werden. Die WestfalenBahn GmbH steht darüber hinaus weiterhin in engem Kontakt mit den Aufgabenträgern bezüglich einer potenziellen vertraglichen Erhöhung der Zugbegleitquoten (200%) oder zusätzlicher Sicherheitsbegleitung auf dem RE 60/70. Weiterhin wird die WestfalenBahn hierzu diese Maßnahmen den Aufgabenträgern zur Sicherheitsbegleitung anbieten auf dem RE15 in NRW und in Niedersachsen.

Zukünftig werden auch wieder WestfalenBahn-Entlastungszüge (z. B. zu Fußballspielen) wie schon in den Jahren zuvor von Mitarbeitenden 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 wirken zu können.

Kommunale Verkehrsunternehmen

Rheinbahn



Allgemeine Sicherheitslage & Entwicklung im Jahresverlauf

Insgesamt hat unser Sicherheitspersonal etwa 21.000 Vorfälle dokumentiert. In fast allen Störungskriterien konnten bedauerlicherweise Anstiege festgestellt werden. Es ist zu vermuten, dass dies mit den Lockerungen der pandemiebedingten Einschränkungen und den dadurch wieder einkehrenden Normalbedingungen im Gastronomie- und Unterhaltungsbereich zusammenhängt. So haben die Haus- und Beförderungsverbote sowie die Feststellung von Ordnungswidrigkeiten allgemein zugenommen. Konkret verzeichneten wir Zunahmen in folgenden Bereichen:

- Tätliche Angriffe auf Mitarbeitende +17 % (41)
- Konflikte und Fahrgäste +35 % (849)

- Belästigungen/Bedrohungen +9 % (2382)
- Sachbeschädigung +28 % (68)
- Missachtung des Rauchverbotes +67 % (327)
- Verunreinigungen +50 % (328)

Neben den tätlichen Angriffen sowie den Belästigungen und Bedrohungen beschäftigt uns der deutliche Anstieg der Gleisläufer um 53 % (113) sowie die Missbräuche der Noteinrichtungen um 11 %. Auch stieg die Zahl der Erste-Hilfe-Leistung und RTW-Einsätze um 21 % (377). Rückläufig waren dagegen die Zahlen im Bereich „Mitführen und Konsumieren von Alkohol/Drogen“ um 335 % (1594) sowie beim Verzehrverbot um 74 % (496). Dies offensichtlich aus dem selbem Grund wie bei den Anstiegen.

Die Tragepflicht wurde ebenfalls in weniger Fällen missachtet, war aber oft der Auslöser bei Konfliktsituationen. Taschendiebstahle gingen weiter zurück.

Einen Rückgang um 50 % verzeichneten wir bei vorläufigen Festsetzungen.

Schwerpunkte

Schwerpunkte sind nach wie vor die Stadtbahnhöfe Heinrich-Heine-Allee, gefolgt vom Düsseldorf Hauptbahnhof.

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/Konzepte

Es wurden Stichschutzwesten angeschafft. Wie auch im Vorjahr berichtet, ist der Dialog mit Ordnungspartnern und Auftragsunternehmen sehr wichtig und wird fortgeführt.

Ausblick 2023

Für 2023 ist die Anschaffung von Bodycams geplant.

Vestische Straßenbahnen GmbH



Allgemeine Sicherheitslage

Durch die Maßnahmen zur Eindämmung der pandemischen Lage im 1. Quartal des Jahres und die danach folgenden Lockerungsmaßnahmen der Politik, gestaltete sich die Sicherheitslage im Jahr 2022 sehr dynamisch und differenziert. So galt es, sich zu Jahresbeginn auf verstärkte Kontrollen von 3G-Nachweisen und Einhaltung der Maskenpflicht zu konzentrieren. Präventionsteams sowie Fahrausweisprüfer*innen konnten auf diese Weise in gemeinsamen Schwerpunktkontrollen mit den Ordnungspartnern in verschiedenen Städten unseres Bedienungsgebiets etwa 6 % Verstöße feststellen.

Hiernach erfolgte ab dem 2. Quartal die Umsetzung der Unternehmensziele, wie zum Beispiel die Verzahnung von Präventionsteams und internen Mitarbeitenden der Fahrausweisprüfung für das laufende Jahr. Unter Berücksichtigung von erhobenen Daten, wurden Schwerpunkte auf die Begleitung von SB-Linien und die Erhöhung der Präsenzzeiten an ZOB durch Fahrausweisprüfer*innen und Präventionsteams gesetzt. Gleichzeitig lag der Fokus auf der Sicherheitslage des wiedereinsetzenden Event- und Veranstaltungsverkehrs (Palmkirmes, Cranger Kirmes, Bundesliga-Spiele).

Durchgeführte Maßnahmen/Konzepte

Präventionspreis 2022 für die Vestische: Neben den bereits beschriebenen Maßnahmen zur Einhaltung der Coronaschutzverordnung (CoronaSchVO) des Landes NRW, wurde das Konzept der eingesetzten Präventionsteams weiter ausgebaut und modifiziert. Dazu gehörte auch die Etablierung einer Feedbackrunde mit dem externen Sicherheitsdienstleister in einem zeitlichen Abstand von vier bis sechs Wochen. Diese Maßnahme diente beiden Partnern dazu, Probleme zu benennen, Lösungsansätze aufzuzeigen und tägliche Abläufe zu optimieren. Insbesondere wurden in diesen Gesprächen Hinweise aus dem Fahrdienst oder von Fahrgästen thematisiert. Außerdem entwickelten die Teilnehmenden gemeinsam Strategien, um darauf als Unternehmen bestmöglich und effizient reagieren zu können. Die Weiterentwicklung der täglichen Kurzberichte des Dienstleisters sorgte ebenfalls dafür, dass Brennpunkte schnell aufgezeigt und durch gezielte Steuerung der nächsten Einsätze jederzeit im Fokus waren.

Die Wünsche der Mitarbeitenden und Fahrgäste nach mehr Präsenz und Unterstützung wurden berücksichtigt mit dem Ergebnis einer kontinuierlichen Erhöhung der Einsätze der Präventionsteams. Diese wurden nunmehr „Rund-um-die-Uhr“ an jedem Wochentag eingesetzt. Gesteuert wurden ihre Einsätze durch internes Controlling von Fahrgastzahlen und Fahrgastströmen. Im weiteren Jahresverlauf wurden auf Initiative und Förderung des Kreises Recklinghausen, Mittel zum weiteren Ausbau der Einsätze von Präventionsteams zur Verfügung gestellt. Seit September 2022 konnte somit eine Aufstockung der Einsätze um weitere 25 % erreicht werden. Fahrgäste und Mitarbeitende hatten durch die abermals erweiterte Präsenz der Präventionsteams die Möglichkeit, Hilfe im Bedarfsfall auch in den Randgebieten des Bedienungsgebiets schnellstmöglich zu erhalten. Die Betriebsleitstelle koordinierte die Einsätze und sorgte dafür, dass verbale Entgleisungen, Übergriffe und Gruppenbildungen in der Entstehung unterbunden wurden oder nicht weiter eskaliert sind. Messbaren Erfolg zeigten die individuellen Maßnahmen im Rückgang der eingegangenen Beschwerden von Fahrgästen im Bereich Sicherheit. So sank das Unsicherheitsempfinden bei Fahrgästen im Kraftomnibus (KOM)

oder an Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) um 26,62 % im Vergleich zum Vorjahr.

Wie bereits erwähnt, wurde als weiteres Konzept die Verzahnung interner Fahrausweisprüfer*innen mit Mitarbeitenden des Präventionsteams im Jahr 2022 umgesetzt. Durch die Zusammenarbeit beider Gruppen wurden Synergieeffekte erzielt, wie zum Beispiel der Einsatz von Fahrausweisprüfer*innen als Präventionsteamfahrer*innen. Hierbei wurden Fach- und Linienkenntnisse des internen Prüfpersonals mit den Fähigkeiten im Bereich der Sicherheit des externen Dienstleisters bestmöglich kombiniert.

Ein weiterer Erfolg für die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen rund um den Einsatz der Präventionsteams spiegelte sich in der Auszeichnung der gesetzlichen Unfallversicherung Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) wider. Die Vestische Straßenbahnen GmbH erhielt von der VBG den Präventionspreis 2022 in der Kategorie „Organisieren und motivieren – Sicherheit“ und setzte sich damit gegen mehr als 100 weiterer Bewerbungen durch.

Ausblick 2023

Folgende Zielsetzungen und Themenbereiche stehen auf der Agenda:

- Gestaltung eines Pilotprojekts mit dem PP Recklinghausen zum Thema „Effizientere Kommunikation bei Rückfragen zu Identitätsfeststellungen“
- gezielte Schwerpunktwochen zum Thema Sicherheit und Präsenz im KOM und an ZOB in verschiedenen Städten des Bedienungsgebiets
- Ausdehnung der Präsenzzeiten von Präventionsteams in Randgebieten des Bedienungsgebiets
- Wiederaufnahme von betriebsübergreifenden Schwerpunktkontrollen (BÜSK) in der Fahrausweisprüfung mit den Nachbarunternehmen BOGESTRA, DSW21 und HCR



Bundespolizei



Bundespolizei

Entwicklung im Jahresverlauf

Die Entwicklung der Kriminalität im Bereich der bahnpolizeilichen Aufgabenwahrnehmung ist auch im Jahr 2022 vor dem Hintergrund der Entwicklungen der Corona-Pandemie zu betrachten. Daher wird im Folgenden sowohl ein Vergleich zum Jahr 2021 als auch zur Vor-Corona-Zeit 2019 gezogen.

Mehr Straftaten

Im unterjährigen Vergleich zum Jahr 2021 ist das Gesamtaufkommen an Straftaten im bahnpolizeilichen Zuständigkeitsbereich innerhalb der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin (BPOLD STA) deutlich angestiegen, so die Auswertung der polizeilichen Eingangsstatistik (PES) der Bundespolizei. Im Vergleich zu 2019 sind die Zahlen nahezu gleichbleibend.

Die Kriminalitätslage im Deliktsbereich des Taschen- und Handgepäckdiebstahls im bahnpolizeilichen Zuständigkeitsbereich der BPOLD STA hat sich nach Wegfall der pandemiebedingten Beschränkungen im Frühjahr 2022 verändert. Die Fallzahlen nähern sich teilweise dem Niveau der Jahre vor der Pandemie. Details hierzu werden im folgenden Abschnitt „Deliktsfeld Eigentums kriminalität“ dargestellt.

Im Deliktsfeld der Gewaltdelikte ist es im Rahmen der Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 im Vergleich zu Jahr 2019 zu keinem signifikanten Rückgang der Fallzahlen gekommen. Jedoch sind die Zahlen im Jahr 2022 im Vorjahresvergleich zu 2021 deutlich über den Stand des Vor-Pandemiejahres 2019 gestiegen. Damit ist im Jahr 2022 im Vergleich zu den letzten fünf Jahren ein Höchststand der Gewaltdelinquenz im bahnpolizeilichen Aufgabenbereich der BPOLD STA in NRW zu verzeichnen.

Bei den Gewaltdelikten gegen Mitarbeitende der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind die Delikte des Jahres 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 hingegen deutlich gesunken. Bei diesen Gewaltdelikten waren die überwiegende Mehrzahl sogenannte „einfache“ Körperverletzungs- und Bedrohungsdelikte.

Schwerpunkte

Die Bundespolizei ordnet die Straftaten bestimmten Bahnhöfen zu, auch wenn die Straftaten in Verkehrslinien begangen wurden. Daher werden die räumlichen Schwerpunkte bahnhofs- und nicht linienbezogen ausgewertet. Bei den Bahnhöfen wurde die Mehrzahl der Straftaten regelmäßig an den größten Bahnhöfen in NRW (Köln, Düsseldorf, Dortmund und Essen) verzeichnet. In den letzten Jahren haben die Straftaten im Münsteraner Hauptbahnhof zugenommen, sodass sich dieser nun statistisch in einigen Lagefeldern/Phänomenbereichen auf Platz 5 befindet.

Beschreibung und Ergebnisse von eigenen Maßnahmen im SPNV

Als Reaktion auf die zunehmende Tendenz gefährliche Gegenstände mitzuführen, hat die Bundespolizei in Nordrhein-Westfalen bereits seit einigen Jahren Allgemeinverfügungen (AGV) zum Mitführverbot von gefährlichen Gegenständen auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes erlassen. Das Ziel: Reisende und gewalttatverdächtige Personen sensibilisieren und darauf hinweisen, dass das Mitführen von gefährlichen Gegenständen durch die Bundespolizei nicht toleriert wird.

Fünf AGV hat die Bundespolizei im Jahr 2022 in NRW insgesamt erlassen. Dabei wurden 117 Verstöße gegen die AGV festgestellt und 131 gefährliche Gegenstände sichergestellt.



Abbildung 14: Tweet der Bundespolizei zu Waffenverbotszonen

Zur Reduzierung von Gewalttaten, wie Messerangriffen auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes, sensibilisiert die Bundespolizei die Bevölkerung im Rahmen der begleitenden kriminalpräventiven Öffentlichkeitsarbeit. Sie klärt unter anderem auf zum richtigen und zivilcouragierten Verhalten in gefahrenträchtigen Situationen sowie zum umsichtigen Zeugen-Helfer-Verhalten (www.bundespolizei.de/sicherunterwegs). Darüber hinaus rät die Bundespolizei vom Mitführen jeglicher Waffen ab, auch zu Verteidigungszwecken. Dafür zeigt sie alternative Handlungsempfehlungen auf (www.bundespolizei.de/waffen). Die wiederkehrend veröffentlichten Handlungsempfehlungen sollen dazu beitragen, sich selbst und andere vor Gewalttaten zu schützen.

Deliktsfeld Eigentums kriminalität

Die Ausgangsbeschränkungen in der Corona-Pandemie haben sich auch auf die Kriminalität auf öffentlichen Plätzen und Wegen sowie in Bahnhöfen und Zügen ausgewirkt. Das sich normalisierende Verhalten der Bevölkerung in der Öffentlichkeit ließ das Aufkommen von Reisenden im ÖPNV wieder ansteigen. Durch das übliche Gedränge ergaben sich mehr Tatgelegenheiten für Taschen- und Handgepäckdiebe.

Allerdings nutzten die tatverdächtigen Personen im Zeitraum des 9-Euro-Tickets weniger die Züge des Nah- und Fernverkehrs für Tatgelegenheiten, sondern mehr die überfüllten Bahnsteige und Bahnhöfe. Dies lässt sich zum einen auf die Vorgehensweise der Taschen- und Handgepäckdiebe zurückführen, die aufgrund der Auslastung der Züge nicht in ihrer üblichen Arbeitsweise agieren konnten.

Professionelle Taschendiebe, die sich auf die Wegnahme von Geldbörsen spezialisiert haben, sind deswegen in dieser Zeit häufig in die Innenstädte ausgewichen. Tatverdächtiges Personenkontingent,

welches die Fingerfertigkeit eines professionellen Taschendiebes nicht beherrscht, nutzte nach wie vor jede sich bietende Tatgelegenheit. Hier ist insbesondere der Diebstahl von Smartphones und Geldbörsen bei schlafenden oder betrunkenen Reisenden zu nennen. Letztere wurden Opfer mittels Antanzens, Anrempeln oder Ablenken, sowohl in den Zügen als auch in den Bahnhöfen. Ein signifikanter Anstieg konnte im Bereich des Handgepäckdiebstahls verzeichnet werden. Hier wurde vornehmlich die Entnahme von Gepäckstücken aus der Gepäckablage, entweder mittels Ablenkungsstrick (Ansprechen) oder mittels Gepäcktausch bevorzugt.

Gepäcktausch

Beim Gepäcktausch betreten die tatverdächtigen Personen einzeln oder zu zweit den Zug mit einem leeren oder wertlosen Rucksack, welcher teilweise aus einem vorherigen Diebstahl stammt. Die tatverdächtigen Personen durchlaufen den Zug und suchen nach abgelegten Handgepäckstücken, in denen sich gegebenenfalls hochwertige Elektronik befinden könnte, oder Gepäckstücke, die dem eigenen, mitgeführten Handgepäckstück ähneln. Der mitgebrachte alte Rucksack wird neben das beabsichtigte Stehlgut gelegt. Im Anschluss wird der „neue“ Rucksack an sich genommen. Mit dem entwendeten Handgepäck verlassen die tatverdächtigen Personen den Zug am nächsten Bahnhof oder noch kurz vor Abfahrt. Zusätzlich musste festgestellt werden, dass das Aggressionspotenzial der tatverdächtigen Personen stark zugenommen hat. Wurden sie auf frischer Tat betroffen, leisteten einige sofort massive Gegenwehr. Teilweise wurden Messer zugriffsbereit mitgeführt.

Mit Hilfe der Videoanlagen waren viele Taten anhand des vorliegenden Videomaterials dokumentiert und gesichert. Dadurch konnten im Jahr 2022 allein im Bereich der Bahnhöfe und Züge tatverdächtige Personen im dreistelligen Bereich durch die Fahndungs- und Ermittlungsgruppe Taschendiebstahl (FEG TD) identifiziert werden. Die Fahnder*innen der FEG TD identifizierten dank polizeiinterner Bild- oder Öffentlichkeitsfahndungen im Jahr 2022 eine signifikant ansteigende Anzahl an Personen im Bereich der Eigentumskriminalität. Hier zeigt sich die Wichtigkeit und Effektivität von zivilen Polizeibeamten sowie der Videoüberwachung auf Bahnhöfen und in Zügen in besonderer Weise.

Über die Kampagne „STOP PICKPOCKETS“ sensibilisiert die Bundespolizei die Bevölkerung wiederkehrend zu den Risiken des Taschen- und Handgepäckdiebstahls. Mit Plakaten, Flyern und Vor-Ort-Beratungen in den Bahnhöfen sowie mit Veröffentlichungen in den sozialen Medien informiert die Bundespolizei über die Strategien der Tatausführenden und vermittelt wichtige Tipps zur Vorbeugung. Um die Folgen für Betroffene von Straftaten möglichst gering zu halten, setzt die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin derzeit zwölf besonders qualifizierte Opferschutzbeauftragte ein. Diese unterstützen Betroffene in der ungewohnten Situation eines Strafverfahrens, helfen Geschädigten, gesetzlich zustehende Rechte in Anspruch zu nehmen und vermitteln bedarfsgerecht weiterführende Hilfs- und Unterstützungsangebote.

Ausblick Maßnahmen SPNV 2023

Gerade auf die Entwicklung der Zahlen in den Deliktsfeldern Gewalt und Eigentum sollte auch im Jahr 2023 im bewährten Verbund des KCS, der Aufgabenträger, der EVU und aller Sicherheitsunternehmen mit der Bundespolizei mittels angepasster Maßnahmen reagiert werden. Der gemeinsamen Kommunikation und Abstimmung kommt hier eine besondere Bedeutung zu.



Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit

Corona Krisenmanagement

Alles in allem wurde auch das Jahr 2022 von der Coronakrise geprägt. Die Fortführung bewährter Maßnahmen wie beispielsweise der Maskenpflicht im ÖPNV und die Zunahme der geimpften Bevölkerungsanteile trugen allerdings etwas zur Entspannung der Situation bei. Die vom KCS gesteuerten Krisen-Telefonkonferenzen wurden im Wochenrhythmus fortgeführt. Der Teilnehmerkreis setzte sich aus Vertretern von AT, VM und EVU, Kompetenzzentrum 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.

Besprochen wurde dabei insbesondere der vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) wie auch im Jahr 2021 geförderte Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal (ZSP) zur Kontrolle der Maskenpflicht. Insgesamt wurden im Jahr 2022 von den Unternehmen 21,1 Mio. € für ZSP in Anspruch genommen. Außerdem standen die Vorfälle im Zusammenhang mit der Kontrolle der Maskenpflicht sowie die Betriebslage der EVU aufgrund teilweise eingeschränkter Personalverfügbarkeit auf der Agenda. Darüber hinaus stellte das 9-Euro-Ticket eine besondere Herausforderung dar: Es galt, hohes Fahrgastaufkommen, Einhaltung von Abstandsregeln sowie die Einhaltung der Maskenpflicht unter einen Hut zu bekommen. Durch die enge Abstimmung aller Sicherheitspartner konnte dies hervorragend bewältigt werden, selbst bei Situationen an großen Bahnhöfen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen.

Da es ein zentrales Instrument zur Bewältigung der Corona-Pandemie war, ist nachfolgend eine ausführliche Darstellung zu den Masken- und 3G-Kontrolltagen aufgeführt:

Masken- und 3G-Kontrolltage in NRW

Auch im dritten Jahr der Corona-Pandemie wurden die Maßnahmen des Landes Nordrhein-Westfalen, der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturunternehmen zur Eindämmung der pandemischen Lage zunächst aufrechterhalten.

Zum Jahresbeginn 2022 breitete sich die Omikron-Virusvariante sehr stark aus und die Anzahl der Neuinfektionen nahm erheblich zu. Die landesweite 7-Tage-Inzidenz stieg in dieser Zeit deutlich über 1.000, wobei diese Virusvariante trotzdem gut unter Kontrolle war. Zum 20. März 2022 wurden daher die 3G-Regularien in Nordrhein-Westfalen größtenteils gelockert. Dennoch: In den ersten drei Monaten

sind ca. 2.200 Verstöße festgestellt worden, in den Fahrzeugen des SPNV und an den Stationen, wo die Einhaltung der 3G-Regeln geprüft wurde. Seit der bundesweiten Einführung der 3G-Regel im Nahverkehr wurden die entsprechenden Nachweise durchgehend auf allen SPNV-Linien in NRW stichprobenartig kontrolliert, insbesondere durch das vom Land Nordrhein-Westfalen finanzierte Kontroll- und Sicherheitspersonal. Die Kontrollen haben gezeigt, dass die meisten Fahrgäste sich an die 3G-Regel und die Maskenpflicht gehalten haben. Somit war Bus- und Bahnfahren auch in Corona-Zeiten stets sicher. Die meisten Fahrgäste waren bei den Kontrollen sehr kooperativ, hatten die Nachweise griffbereit dabei und begrüßten die Kontrollen.

Ab April 2022 richtete sich das Hauptaugenmerk auf die Maskenkontrollen und die Einhaltung der Pflicht zum Tragen einer FFP2- oder einer medizinischen Maske (sogenannte OP-Maske) in Fahrzeugen. Wer keine zulässige Maske im Nahverkehr trug, musste seit dem 12. August 2020 mit einem Bußgeld von 150 Euro rechnen. Die Maskenpflicht im ÖPNV, die im Mai 2020 eingeführt wurde, blieb bis



zum 1. Februar 2023 in Nordrhein-Westfalen bestehen. Dabei waren bis Ende Januar 2021 noch Stoffmasken erlaubt. In der gesamten Zeit wurden etwa 460.000 Verstöße gegen die Maskenpflicht festgestellt.

Zur Finanzierung der 3G- und Maskenkontrollen hatte das Land Nordrhein-Westfalen den Verkehrsunternehmen zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt. Hierdurch wurden rund 100 zusätzliche Sicherheitskräfte in den Zügen und rund 120 Sicherheitskräfte in den Bahnhöfen ergänzend zu den Ordnungsbehörden und der Bundespolizei eingesetzt.

Projekte

Video in Zügen

Bereits im Jahr 2021 wurde durch den Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) unter Zusammenarbeit der beteiligten Sicherheitsakteure im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Analyse der vorhandenen, in Betrieb befindlichen Videoüberwachungsanlagen vorgenommen. Es wurde festgestellt, dass die Videoüberwachung einen wesentlichen Teil zur Sicherheit aller im SPNV befindlichen Personen und Institutionen beiträgt. Daher wurden und werden nahezu alle vom VRR beschafften Fahrzeuge mit einer Videoüberwachungsanlage ausgerüstet.

Vor allem die derzeit noch stattfindende manuelle Sicherung von Videoaufzeichnungen zu Beweis Zwecken durch die Bundespolizei bei Strafermittlungsarbeiten wurde mit einem hohem Ressourcenbedarf bei der Bundespolizei und den zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bemängelt. Ein Lösungsansatz dafür könnte die neue technische Möglichkeit einer funkbasierten Datenübertragung sein. Hierdurch können die Daten zur Beweissicherung im Bedarfsfall schneller zur Verfügung gestellt werden.

Video an Bahnhöfen

Fortschritt und Stand des Ausbaus mit Videotechnik für NRW-Bahnhöfe

Das subjektive und objektive Sicherheitsgefühl in den Bahnhöfen wird noch weiter verbessert. Bis 2024 soll jeder dritte Bahnhof in NRW mit moderner Videotechnologie ausgerüstet sein. Deshalb investiert das Land etwa 10 Millionen Euro in die Ausstattung von 100 Bahnhöfen in NRW und die drei Aufgabenträger werden den Betrieb der neuen Videoanlagen finanzieren.

Im Jahr 2022 wurden gemeinsam mit DB Station&Service, der Bundespolizei und den Aufgabenträgern in weiteren 28 Bahnhöfen in NRW die Standorte für die Videokameras festgelegt. Diese Einstufung erfolgte basierend auf folgenden Kriterien:

- Gefahrenabschätzung der Sicherheitsbehörden
- Fahrgastzahlen
- Funktion als Knotenbahnhöfe
- regelmäßig stattfindender Großveranstaltungen
- weiterer betrieblicher Belange
- Erkenntnisse aus der Sicherheitsdatenbank NRW

Außerdem konnte mit der Ausstattung der ersten zwölf Bahnhöfe begonnen werden. Das gemeinsame Engagement der drei Aufgabenträger go.Rheinland, NWL und VRR sowie der DB Station&Service AG für einen sicheren ÖPNV in NRW bildet einen wichtigen Baustein des Gesamtkonzepts zur Videostrategie im SPNV in Nordrhein-Westfalen.

Ausblick	
Abschluss 1. Bauphase (12 Bahnhöfe)	Ende April 2023
Beginn der 2. Bauphase (28 Bahnhöfe)	Anfang April 2023
Festlegung der Videostandorte (32 Bahnhöfe)	Ende März 2023
Beginn der 3. Bauphase (32 Bahnhöfe)	Ende März 2024
Festlegung Videostandorte (28 Bahnhöfe)	4. Quartal 2023

„Modernste Videotechnik für die ersten 12 Bahnhöfe realisiert, weitere 88 folgen.“



Präventive Beförderungs- und Aufenthaltsverbote im SPNV

Auch im Jahr 2022 hat das KCS gemeinsam mit den Aufgabenträgern die Maßnahme der präventiven Beförderungs- und Aufenthaltsverbote im Bahnverkehr finanziert und fortgeführt mit dem Ziel, polizeibekanntem Straftäter*innen den Zugang zum Bahnverkehr durch Aufenthalts- und Beförderungsverbote zeitlich und örtlich begrenzt zu verwehren.

Umgesetzt wird diese landesweite Maßnahme der Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen durch DB Sicherheit im engen Austausch mit der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin. Die enge Kooperation gewährleistet weiterhin, dass Personen, die aufgrund ihres Verhaltens eine Gefahr für Reisende und Mitarbeiter*innen darstellen, trotz Besitz eines Tickets keinen Bahnhof mehr betreten und keinen Zug mehr nutzen dürfen. Zu den begangenen Straftaten zählen neben Verstößen im Fußballreiseverkehr auch beispielsweise Taschendiebstähle, Beleidigungen, Bedrohungen, Körperverletzungen und sexuelle Übergriffe. Auch mit zunehmender Lockerung der Coronaregeln im Jahr 2022 bewegten sich die Zahlen zur objektiven und subjektiven Sicherheit unserer Fahrgäste weitestgehend auf Vorjahresniveau.

Im Jahr 2022 ist es gelungen, das erste Fernverkehrsunternehmen DB Fernverkehr als Finanz- und Kooperationspartner ab dem 01.01.2023 in dieses Projekt einzubinden. Weitere Fernverkehrsunternehmen sollen folgen und diesen wichtigen Baustein zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf Bahnanlagen unterstützen.



Entlastung Fußballverkehr

Wichtige Arbeitsgrundlage für die Aufgabenträger: Auf Einladung des KCS stellte die Bundespolizei den Aufgabenträgern wie gewohnt ihre Prognosen zu den Fußballfanreiseverkehren vor. Anhand dieser Prognosen ließen sich Sonderverkehre bestellen, welche das EVU Train Rental GmbH in bewährter Weise durchführte.

Sicherheitsteams NRW

Beauftragung im November

Anknüpfend an das Erfolgsprojekt „Verfügungsdienste“ des VRR fördert das MUNV den Einsatz der Sicherheitsteams NRW. Die operative Leistungserbringung wurde im Dezember 2022 gestartet.

Verbundgrenzen übergreifend

Die Sicherheitsteams NRW werden durch das KCS in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern in NRW (VRR, NWL und go.Rheinland) landesweit koordiniert und eingesetzt. Der Einsatz erfolgt über die Verbundgrenzen hinweg und korridorbasiert, um eine möglichst hohe Variation des Einsatzgebietes und der bestreift Linien zu gewährleisten. Dadurch soll eine bestmögliche Sichtbarkeit der eingesetzten Kräfte erzeugt und effektiv die Sicherheit von Fahrgästen und Personal maximiert werden.

Flexibler Einsatz

Die Korridore werden jeden Monat aktuell anhand von Auswertungen der Sicherheitsdatenbank NRW, Hinweisen der Bundespolizei und Hinweisen der EVU vorgenommen. Das gewährleistet eine schnellstmögliche Reaktion auf Problemlagen. Bei den Teams handelt es sich um zehn Teams mit je zwei Sicherheitsfachkräften mit der Mindestqualifikation der Fachkraft für Schutz und Sicherheit. Durch diese hohen Anforderungen an das eingesetzte Personal wird ein Höchstmaß an Professionalität bei der Erbringung der Dienstleistung sichergestellt.

Hausrecht durchsetzen

Um optimale Handlungsgrundlagen der Sicherheitsteams zu schaffen, hat das KCS mit nahezu allen beteiligten Akteuren eine Hausrechtsübertragung an den eingesetzten Dienstleister erwirken können. Dadurch wird und wurde den Sicherheitskräften ermöglicht, nicht nur im Rahmen der Jedermannsrechte die Sicherheit und Ordnung zu garantieren, sondern dem EVU auch unterstützend in der Wahrnehmung und Durchsetzung des Hausrechts zur Seite zu stehen.

Signalweste und Bodycam

Ausgerüstet sind die Teams jeweils mit einer gelben Signalweste. Sie trägt den Schriftzug „Sicherheitsteams NRW – Präsent. Sicher. Stark“. Weiterhin sind die Teams mit vom KCS vorgeschriebenen Führungs- und Einsatzmitteln ausgerüstet, um auch in kritischen Situationen eine bestmögliche und situationsgerechte Lagebewältigung gewährleisten zu können. Abhängig von den datenschutzrechtlichen Vorgaben, ist es angedacht, die Mitarbeiter*innen mit Bodycams auszustatten. Mit der Ausrüstung einer Bodycam sollen gefahrenträchtige Situationen präventiv entschärft werden.

Graffitiprävention

Seit Anfang 2021 melden sich vermehrt die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Registrierungen von GraffitiStraftaten an den Zügen des Nahverkehrs in NRW. Um diesem Trend entgegenzuwirken, wurde im Rahmen von Fokus Bahn NRW beschlossen, ein entsprechendes Projekt umzusetzen. Das Kompetenzzentrum Sicherheit NRW (KCS) wurde mit der Projektleitung beauftragt.

Um das Problemfeld der GraffitiStraftaten voll umfänglich erfassen zu können, hat das KCS Ende des Jahres 2022 einen Berater beauftragt. Zusammen mit diesem Berater soll ein aussagekräftiges NRW-weites und EVU-übergreifendes Lagebild zu den GraffitiVorfällen der Jahre 2020, 2021 und 2022 erstellt werden. Das Ziel: Kurz- und langfristige Handlungsmöglichkeiten zur Verhinderung von GraffitiStraftaten.

Aufbauend auf der Analyse der Daten soll ein NRW-weites Graffiti Präventionskonzept entwickelt und umgesetzt werden.

Für das Konzept sind personelle Maßnahmen wie die Bewachung von Abstellanlagen und technische/infrastrukturelle Maßnahmen wie zum Beispiel der Einsatz von Infrarotüberwachungskameras oder auch der Aufbau einer Datenbank denkbar. Durch eine solche Datenbank könnten eventuelle Tatserien leichter zugeordnet und somit durch die Bundespolizei verfolgt werden. Auch kann das Personal der EVU die GraffitiVorfälle so leichter erfassen. Erste Ergebnisse der Datenauswertung der Vorfälle sind für das erste Quartal im Jahr 2023 zu erwarten. Der Projektabschluss wird im zweiten Quartal 2023 erwartet.



Netzwerk und Wissenstransfer

Arbeitskreis Sicherheit der Aufgabenträger

In Ergänzung und Vorbereitung zum landesweiten Arbeitskreis Sicherheit treffen sich Vertreter*innen der Aufgabenträger (AT) go.Rheinland, NWL und der VRR mehrfach im Jahr mit dem KCS. Hierbei stehen AT-Themen zur Standardisierung im Vordergrund und es wird geprüft, ob eine landesweite Umsetzung möglich ist. Neben den aktuellen Themen, die im Jahr 2022 immer noch von Corona geprägt waren, wird in diesem Rahmen versucht, nachhaltige und zukunftsgerichtete Projekte aufgabenträgerübergreifend zu diskutieren und zu vereinbaren. Im Jahr 2022 hat sich der Arbeitskreis Sicherheit AT mit folgenden Themen auseinandergesetzt:

- zusätzlicher Einsatz von Sicherheitspersonal während der Corona-Krise sowie in den drei Monaten des 9-Euro-Tickets
- Sicherheitsteams NRW
- Präventiver Beförderungsausschluss
- Sicherheit bei Großveranstaltungen mit Blick auf die EURO 2024
- Video-Liveaufschaltung in Zügen



Im Rahmen von in zweiwöchigem Rhythmus stattfindenden Jours-fixes besprechen die Aufgabenträger gemeinsam mit dem KCS die Entwicklungen bei der Sidaba NRW. Für besondere Erfordernisse sehen die Aufgabenträger eine Erweiterung der Sidaba vor.

Landesweiter Arbeitskreis NRW

Landesweiter Arbeitskreis NRW erstmals wieder in Präsenz

Der landesweite Arbeitskreis (LAK) Sicherheit tagte unter Leitung des KCS zwei Mal im Jahr 2022. Die Sitzungen finden seit 2009 statt. Der Teilnehmerkreis setzt sich wie folgt zusammen:

- Ministerium des Innern und für Verkehr NRW
- Aufgabenträger
- kommunale und Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Bundes- und Landespolizei.

Ziel: Immer im Austausch bleiben

Sicherheitsorganisatorische Themen im Hinblick auf die objektive und subjektive Sicherheit unserer Fahrgäste und der Beschäftigten im ÖPNV/SPNV werden im LAK erörtert und auf neue Entwicklungen mit Maßnahmenplänen reagiert. Im Jahr 2022 konnte der zweite LAK erstmals seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie wieder in Präsenz stattfinden.

Die Diskussion über die Bewältigung der Nachwehen der Corona-Pandemie war ein wichtiger Punkt. In Bezug auf die ÖPNV-Sicherheit wurde auch die Auswirkung des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine und die daraus resultierende Strom- und Gasmangellage besprochen. In diesem Zusammenhang thematisierten die Vertreterinnen und Vertreter des LAK auch ein Blackout-Szenario im ÖPNV. Weitere zentrale Themen waren:

- Darstellung der Sicherheitslage anhand von Statistiken (Sidaba)
- Austausch zur Coronasituation
- Transport gefährlicher Stoffe und Gegenstände im ÖPNV
- Einsatz von Bodycams im Rahmen des Projekts Sicherheitsteams NRW
- Präventiver Beförderungsausschluss
- Maßnahmen zur Beseitigung und langfristigen Prävention von Graffiti
- NRW-Initiative #sicherimDienst
- Sicherheitsfachkraft im ÖPNV als Zusatzqualifikation

EURO 2024

Erweiterte Sicherheitstechnik und mehr Sicherheitskräfte

Eine der größten internationalen Sportveranstaltungen kommt im Sommer 2024 nach Deutschland – die Fußball-Europameisterschaft der Männer. Und Nordrhein-Westfalen wird gleich mit vier Austragungsorten dabei sein. Das stellt hohe Anforderungen an den sicheren Transport von Fans, Gästen sowie UEFA-Offiziellen, Sportlern und Sponsoren im öffentlichen Raum. Bei einem „Colloquium Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr bei der EURO2024 in NRW“ am 20. Oktober 2022 in der VELTINS-Arena diskutierten Expert*innen aus unterschiedlichen Bereichen darüber, wie sich reibungslose Abläufe sicherstellen lassen. Eingeladen zu diesem Austausch hatte die Landesinitiative Fokus Bahn NRW und das Kompetenzzentrum Sicherheit NRW.

Mit Dortmund, Düsseldorf, Gelsenkirchen und Köln stellt Nordrhein-Westfalen insgesamt vier Spielstätten für ein fußballerisches Großereignis bereit, immerhin eine Spielstätte mehr als 2006 bei der Fußball-WM. Schon jetzt arbeiten Politik, Kommunen, Veranstalter, Bundes- und Landespolizei sowie ÖPNV-Branche hinter den Kulissen an einer gelungenen und sicheren Abwicklung. Im Rahmen des Colloquiums tauschten sich die beteiligten Organisationen über den Stand der Vorbereitungen aus und nutzten die Chance, ihre Konzepte und Maßnahmen optimal miteinander zu verzahnen. Die Vorbereitungen der gastgebenden Städte standen bei der Veranstaltung genauso im Fokus wie Maßnahmen der Bundespolizei, Planungen der kommunalen Verkehrsbetriebe und Konzepte der Politik.

Im Jahr 2023 sollen Sicherheitsmaßnahmen zur EURO 2024 geplant und umgesetzt werden. Zentral wird dabei der Einsatz von zusätzlichen Sicherheitskräften sein. Auch steht die Schulung des Personals zum Verhalten in kritischen Situationen auf der Agenda. An den verschiedenen Stationen wird unter anderem auch die vorhandene Sicherheitstechnik weiter ausgebaut. Anfang des Jahres 2024 soll es eine große Folgeveranstaltung zum „Colloquium Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr bei der EURO2024 in NRW“ geben. Hier werden die jeweiligen fertigen Konzepte der Sicherheitspartner besprochen und final aufeinander abgestimmt.

Sicher im Dienst

Gewalt vorbeugen mit der Kampagne „Hashtag #sicherimDienst“

Auch das KCS macht mit: Über 1.000 Mitglieder und über 350 Behörden, Organisationen, Institutionen und Verbände haben sich zusammengefunden, um Gewalt im Dienst vorzubeugen – und zwar: unter dem prägnanten Namen „Präventionsnetzwerk #sicherimDienst“. Die nordrhein-westfälische Landesregierung hatte mit Kabinettsbeschluss vom 8. Juni 2021 die Erarbeitung und Umsetzung einer NRW-Initiative „Mehr Schutz und Sicherheit von Beschäftigten im öffentlichen Dienst“ gestartet. Immer häufiger waren Beschäftigte im öffentlichen Dienst mit aggressivem Verhalten, verbalen Anfeindungen und physischen Angriffen konfrontiert – Einsatz-, Rettungs-, und Vollzugskräfte, Lehrer*innen, Erzieher*innen, Mitarbeitende in publikumsnahen Behördenbereichen oder Bedienstete im ÖPNV.

Das neue Präventionsnetzwerk #sicherimDienst gilt als bundesweit einmalige behördenübergreifende Initiative zur Verbesserung der Gewaltprävention für den gesamten öffentlichen Dienst in NRW. Ziel ist ein berufsgruppenübergreifender Präventionsleitfaden für alle Beschäftigten des öffentlichen Dienstes in Nordrhein-Westfalen. Das KCS beteiligt sich an der Initiative und wirkt in der Koordinierungsgruppe mit.

Ausblick

Die Umsetzung der Kommunikation der Initiative wird durch die Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol) erarbeitet. Zum einen sollen Maßnahmen zum Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit von #sicherimDienst getroffen werden. Zum anderen geht es um die inhaltliche Ausgestaltung der Initiative.

In parlamentarischen und Gremiensitzungen auf Ressortebene und mit Verbänden sowie in Dienstbesprechungen soll #sicherimDienst weiter vorgestellt und bekannt gemacht werden. Geplant ist unter anderem eine Informationsveranstaltung für die Bereiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit einzelner Ressorts. In Planung ist auch die Teilnahme an weiteren Veranstaltungen, Messen und Kongressen. Thematische Netzwerk-Informationsveranstaltungen sollen zum Ausbau der Netzwerkkordinierung und Austausch von Praxisbeispielen dienen. Ferner untermauern Bedarfs- und Zielgruppenanalysen durch Befragung des Netzwerks die Öffentlichkeitsarbeit.

Darüber hinaus inkludiert das Kommunikationskonzept der DHPol eine weitere Verzahnung bestehender Aktivitäten im Rahmen der NRW-Initiative, sowohl interne als auch nach außen gerichtete. Der Leitfaden wird unter wissenschaftlicher Begleitung fortgeschrieben und an aktuelle Veröffentlichungen angepasst. Inhaltlich fachliche Ansätze wie Meldewesen, Fortbildungen oder dienstbereichsbezogene Standards werden erhoben, beraten und initiiert. Erste Überlegungen tendieren hier zu einer eigenen Zertifizierung durch das Netzwerk mit der Einführung einer „Präventionsplakette“. Diese könnte beispielsweise nach Umsetzung konkreter Maßnahmen an jeweilige Netzwerkmitglieder verliehen werden.



Fazit

Mit Erscheinen dieses Sicherheitsberichtes 2022 gibt es keine Maskenpflicht mehr im NRW-Nahverkehr. Sie wurde zum 1. Februar 2023 aufgehoben. Rückblickend auf die vergangenen Jahre und die diversen Coronamaßnahmen bleibt festzuhalten, dass die Menschen einiges mitgemacht und erlebt haben: diejenigen, die Sicherheitsmaßnahmen diskutiert, beraten und beschlossen haben, wie auch diejenigen, die sie ausführen mussten und letztlich die Menschen unterwegs. Allesamt hatten sie jedoch ein Ziel: Gesund, mobil und sicher durch das Land fahren zu können – trotz Pandemie. Ob auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit, ÖPNV und SPNV haben unter größter Kraftanstrengung aller Beteiligten in weiten Teilen ihre Aufgabe erfüllt, während das Coronavirus für eine bislang nie dagewesene Krise sorgte.

Was bleibt nun? Der vorliegende Sicherheitsbericht 2022 legt offen, dass sich die sicherheitsrelevanten Vorfälle auf einem etwas niedrigeren Niveau im Vergleich zum Vorjahr bewegen. Leider dokumentieren die Meldungen in der Sidaba zwar eine starke Zunahme der Maskenverstöße, doch wird diese Kategorie im kommenden Sicherheitsbericht höchstens noch im Januar auftreten. Jedoch sind auch die Beiträge der Verkehrsunternehmen zu beachten, die von zunehmenden Vorfällen gegenüber ihren Beschäftigten berichten. Zudem sind die Zahlen für besonders schwere Vergehen wie Körperverletzungen, Diebstahl und Raub im Jahr 2022 angestiegen. So wird der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal weiterhin signifikant bleiben, zumal nach der Einführung des DeutschlandTickets im Mai 2023 wahrscheinlich mit einem vermehrten Fahrgastaufkommen zu rechnen sein wird. Auch im Hinblick auf die Fußball-Europameisterschaft 2024 liefert der vorliegende Sicherheitsbericht Grundlagen für die Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls aller Fahrgäste. Immerhin werden gleich vier Städte in

NRW-Austragungsorte der EURO 2024. Und die Tatsache, dass sich bereits über 1.000 Mitglieder sowie über 350 Behörden, Organisationen, Institutionen und Verbände zu einer Initiative gegen Gewalt zusammenfinden, zeigt, welche Entwicklung die Respektlosigkeit gegenüber Ordnungshütern genommen hat. Auch das KCS wirkt bei der neuen Präventionsinitiative „#sicherimdienst“ mit.

Abschließend bleibt zu erwähnen, dass wir alle aus den vergangenen Corona-Jahren mit all ihren Auswirkungen und Maßnahmen gelernt haben. Von vernetzten Online-Meetings bis zur adäquaten Ansprache von Fahrgästen, die keine Maske getragen haben. Das Lernspektrum war krisenbedingt äußerst breit. Umso breiter sind alle an diesem Sicherheitsbericht Beteiligten für die Zukunft aufgestellt. Eine Zukunft, in der Mobilität mit ÖPNV und SPNV durch NRW und über die Grenzen hinaus gesund und sicher sein wird. Für alle unterwegs.



Abkürzungsverzeichnis

AT	Aufgabenträger
Bpol	Bundespolizei
DB	Deutsche Bahn AG
DHPol	Deutsche Hochschule der Polizei
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
EM	Europameisterschaft (Fußball)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IHK	Industrie- und Handelskammer
KB	Kundenbetreuer
KCM	Kompetenzcenter Marketing
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit
LAK	Landesarbeitskreis
MNB	Mund-Nasen-Bedeckung
NDS	Niedersachsen
NRE	Niers-Rhein-Emscher
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe OWL Ostwestfalen Lipper
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr RB Regionalbahn
RE	Regionalverkehr
RFU	Regelmäßiger Fortbildungsunterricht
RTW	Rettungswagen
SBRR	S-Bahn Rhein-Ruhr
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr TRI Train Rental GmbH
UAK	Unterarbeitskreis
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Darstellung der Ereignisse im Jahr 2022 nach Monatsverlauf	6
Abbildung 2: Sicherheitsrelevante Vorfälle nach Ereigniskategorien 2022	7
Abbildung 3: Auswertung der Ereignisarten	8
Abbildung 4: Nichteinhaltung der Maskenpflicht	8
Abbildung 5: Betroffene der sicherheitsrelevanten Vorfälle	9
Abbildung 6: Handlung gegen Personen und Sachen	10
Abbildung 7: Sachbeschädigung	11
Abbildung 8: Vorfälle nach Produktarten und Stationen	11
Abbildung 9: 20 Jahre Zeitreihe: Merkmale zum subjektiven Sicherheitsempfinden	13
Abbildung 10: Abendliches Sicherheitsempfinden nach genutztem Verkehrsmittel	13
Abbildung 11: Merkmale zum Sicherheitsempfinden nach Alter	14
Abbildung 12: Sicherheitsempfinden nach Zeitpunkt der letzten ÖPNV-Nutzung	15
Abbildung 13: Gründe für Unzufriedenheit mit „Sicherheit im Fahrzeug – abends“	15
Abbildung 14: Tweet der Bundespolizei zu Waffenverbotszonen	24

Impressum

Impressum

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

Verantwortlich für den Inhalt:
Kilian Schäfer,
Leiter Stabsstelle KCS
Redaktion: Tobias Richert
Layout: Sven Scholz
Satz: Maren Mußenbrock

Bildnachweis:
Seite 24, 25, 30 ©Bundespolizei alle weiteren Bilder ©VRR AöR



Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR (VRR)

Kompetenzcenter
Sicherheit NRW

Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

www.kcsicherheit.de

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

