



**Kompetenzcenter
Sicherheit NRW**

Sicherheitsbericht NRW 2025

Inhalt

Einleitung	4
Sicherheitsrelevante Vorfälle in Zügen und an Bahnhöfen und Stationen	6
Züge: Sidaba NRW	6
Bahnhöfe und Stationen: Corporate Security Plattform (DB InfraGO AG)	11
Erhöhte Beförderungsentgelte	13
Berichte der Sicherheitspartner*innen	14
Verkehrsunternehmen	15
Besondere Sicherheitsmaßnahmen	15
DB Regio AG	15
eurobahn	16
National Express Rail GmbH	16
Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH	16
Vestische Straßenbahnen GmbH	17
Bundespolizei	18
Polizei Nordrhein-Westfalen	20
Exkurs KRITIS-Dachgesetz	22
Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit	24
Sicherheitsprojekte	24
Animierte Sicherheitskurzfilme	24
Präventive Beförderungsausschlüsse und Aufenthaltsverbote	24
Sicherheitskraft im ÖPV (SiK ÖPV (IHK))	25
Sicherheitsführungen in Bahnhöfen	26
Sidaba NRW Schulungen	27
Sicherheitsteams NRW	27
Einsatzbeispiele aus dem Berichtsjahr	28
Videotechnik in Zügen	28
Gewalterkennung mittels KI-Videotechnik	28
Netzwerk und Wissenstransfer	29
Arbeitskreis Praxis und Forschung	29
UAK Security des Bundesverbandes SchienenNahverkehr	30
Sicherheitskongress NRW 2025	31
Zusammenfassung und Ausblick	32
Abkürzungsverzeichnis	33
Abbildungsverzeichnis	34
Impressum	35

Einleitung

Sicherheit ist ein fortlaufender Prozess. In dem folgenden Sicherheitsbericht für das Jahr 2025 finden Sie daher nicht nur einen Überblick über die Sicherheitslage im nordrhein-westfälischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Jahr 2025, sondern Sie erhalten auch Einblicke in die alltäglichen Spannungsfelder und Herausforderungen für Beschäftigte. Sie erfahren, wie sich alle Beteiligten engagieren, um Mobilität im ÖPNV zu einem positiven Erlebnis werden zu lassen. Der Sicherheitsbericht soll nicht nur informieren, sondern auch einen Impuls für einen offenen Austausch und die weitere gemeinsame Arbeit geben.

Unverzichtbar für die mobile Sicherheit

Der aktuelle Sicherheitsbericht bestätigt erneut die Bedeutung der Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW. Denn sie zeigt Entwicklungen und Trends im nordrhein-westfälischen SPNV auf. Ihre ständige Weiterentwicklung und Optimierung hat ein solides Datenfundament für eine nachhaltige Ausrichtung unserer Sicherheitsplanungen für den SPNV in NRW entstehen lassen. Und darum geht es: Sicherheit stärken und Hürden zur Nutzung des ÖPNV abbauen. Nur wenn Bus und Bahn als sichere, verlässliche und attraktive Mobilitätsangebote wahrgenommen werden, kann eine nachhaltige Verlagerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV gelingen. Die vorliegenden Daten gewähren einen tieferen Einblick in die Sicherheitslage als je zuvor und verbessern damit die Qualität sicherheitsrelevanter Analysen. Präzisere Auswertungen führen zu einer verbesserten Identifikation relevanter Muster und Belastungsschwerpunkte mit dem Ziel, die gewonnenen Erkenntnisse konsequent in operative und strategische Maßnahmen zu überführen.

Konfliktauslöser Ticketkontrolle

Eine Neuerung im diesjährigen Sicherheitsbericht besteht darin, dass bestimmte Tatzusammenhänge und Deliktsentwicklungen detailliert analysiert werden. Es wird ein Schwerpunkt auf die Entstehung und Hintergründe von verbaler und körperlicher Gewalt gelegt. Analysiert werden die Deliktbereiche der verbalen Gewalt, in Form von Beleidigung und Bedrohung, und die körperliche Gewalt in Form von Körperverletzung. Besonders im Bereich der verbalen Gewalt mit insgesamt 6.956 registrierten Fällen lassen sich klare Belastungsschwerpunkte identifizieren: Mit 3.793 Erfassungen ist die Ticketkontrolle mit Abstand der häufigste Auslöser dieser sicherheitsrelevanten Konflikte. Vor dem Hintergrund des tragischen Vorfalls in einem Regionalexpress in Rheinland-Pfalz bei Landstuhl im Februar 2026, bei dem ein Zugbegleiter ums Leben kam, steht sie in besonderem Fokus. An zweiter und dritter Stelle folgen ordnungsrechtliche Maßnahmen und Vorfälle im Zusammenhang mit Alkohol- und Drogenkonsum. Der vorliegende Sicherheitsbericht dokumentiert, dass die meisten sicherheitsrelevanten Vorfälle entstehen, wenn Mitarbeitende aktiv Regeln durchsetzen oder Regelverstöße sanktionieren.

15.000 polizeiliche Personenkontrollen

Die Bundespolizei setzt bei der nachhaltigen Bekämpfung der Gewaltkriminalität auf eine enge Zusammenarbeit über Behördengrenzen hinweg. 2025 erweiterte sie dazu die gemeinsamen Einsätze mit der Landespolizei NRW im Bereich der Bahnhöfe. Dabei wurden mehr als 15.000 Personen kontrolliert. Einen Schwerpunkt ist dabei die Intensivierung der Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Mehrfach- und Intensivtäter*innen.

Eckpfeiler der Sicherheit

Seit vier Jahren sind die Sicherheitsteams NRW zentraler Bestandteil der Sicherheitsarchitektur im SPNV – die Einsatzleistungen summieren sich auf rund 122.000 Stunden. Im Jahr 2025 wurden insgesamt rund 40.000 Einsatzstunden erbracht. Die Teams dokumentierten seitdem rund 2.340 sicherheitsrelevante Vorfälle, davon 999 Straftaten, bei denen sie aktiv unterstützt haben oder eigenständig Maßnahmen einleiteten – ein wesentlicher Beitrag zu einer stabilen Sicherheitslage im Land.

Sicherheitskraft im ÖPV: ausgezeichnet ausgebildet

Bereits im letzten Sicherheitsbericht haben wir auf den durch das Projektteam, bestehend aus den SPNV-Aufgabenträgern und dem Kompetenzzentrum Sicherheit (KCS) NRW, neu initiierten Lehrgang im Bereich Sicherheit hingewiesen. Die „Qualifizierung zur Sicherheitskraft im ÖPV (IHK)“ geht hervor aus einem vollständig durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) geförderten Pilotprojekt. Die IHK fungiert als unabhängige Prüfungsinstanz und gewährleistet sowohl die inhaltliche Überprüfung als auch die abschließende Zertifizierung. Die Inhalte der neuen Qualifikation wurden unter breiter Beteiligung der Verkehrsunternehmen an die aktuellen Anforderungen des betrieblichen Alltags angepasst. Die im Pilotprojekt geschulten Sicherheitskräfte werden nach erfolgreichem Abschluss in den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen – Regiobahn, Vias Rail und Westfalenbahn – eingesetzt. Die Lehrgänge starteten im Mai 2026 am Standort Gelsenkirchen und im Juni 2026 am Standort Dortmund. Für diese innovative Schulungsidee wurde der Outstanding Security Performance Award 2025 verliehen.

Schutz durch Technik

Sicherheit im SPNV und ÖSPV geht auch einher mit technischer Ausstattung: beispielsweise unterstützen Videotechnik und Bodycams Mitarbeitende bei der Ausübung ihrer Tätigkeit und wird den gestiegenen Anforderungen gerecht. Der vorliegende Sicherheitsbericht bietet hierzu konkrete Einblicke in die verschiedenen Maßnahmen und zeigt, wie engagiert alle Beteiligten die Sicherheit kontinuierlich verbessern. Die Weiterentwicklung der Sidaba NRW bleibt ein fortlaufender Prozess und wird auch in den kommenden Jahren ein fester Anker zur Abbildung eines Sicherheitslagebildes und damit für einen sicheren und zukunftsfähigen SPNV in NRW sein.



Sicherheitsrelevante Vorfälle in Zügen und an Bahnhöfen und Stationen

Züge: Sidaba NRW

Weiterentwickelt, digital und direkt verfügbar

Die Sidaba NRW bildet die Grundlage für ein landesweites Lagebild im SPNV. Mitarbeitende können sicherheitsrelevante Vorfälle einheitlich erfassen und darauf zugreifen. Hierbei ist zu beachten, dass dies auf Basis der subjektiven Einschätzung der Eintragenden erfolgt. Die Sidaba NRW macht Entwicklungen sichtbar, hilft Muster zu erkennen und ermöglicht hierdurch eine gezielte Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Sicherheitsbehörden. Durch ihre kontinuierliche Weiterentwicklung – etwa bei Erfassungsmöglichkeiten oder technischen Schnittstellen – wächst ihr Beitrag zu einem sicheren, verlässlichen und zukunftsfähigen SPNV in Nordrhein-Westfalen.

Datenbasiertes Sicherheitsmanagement

Die Sidaba NRW ist seit ihrer Einführung das zentrale Werkzeug für die Erfassung und Analyse sicherheitsrelevanter Vorfälle im SPNV NRW. In den vergangenen Jahren wurde sie stetig erweitert: technisch und funktional, um den aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen gerecht zu werden. Diese kontinuierliche Weiterentwicklung ist ein wesentlicher Bestandteil eines modernen, datenbasierten Sicherheitsmanagements im SPNV und trägt dazu bei, einen tieferen Einblick in die Sicherheitslage im SPNV in NRW zu erhalten. Konkret wurden u.a. folgende Weiterentwicklungen in den Bereichen Support, Datenqualität sowie Datenanalyse umgesetzt:

- Softwareupdate zur Verbesserung der Nutzer*innenoberfläche
- Einführung Ereignisart „Missbrauch Sicherheitseinrichtungen“
- Löschung u.a. Missbrauch Notbremse (jetzt Ereignisart – Missbrauch Sicherheitseinrichtungen) sowie „Erschleichen von Leistungen (EvL)“
- Anpassung der Filtermöglichkeiten im Reporting

Erläuterung zur Datenbasis

Die nachfolgenden Auswertungen beziehen sich ausschließlich auf die erfassten sicherheitsrelevanten Vorfälle auf Linien des SPNV in NRW. Darüber hinaus wurde die Vorfallsart „Erschleichen von Leistungen (EvL)“ in der Sidaba NRW gestrichen, da diese ab 2025 zugunsten der Übermittlung der durch die EVU intern dokumentierten und ausgestellten erhöhten Beförderungsentgelte entfallen kann.

Hinweis: Aufgrund dieser umgestellten Auswertungsmethodik und der eingegrenzten Datenbasis sind die nachfolgenden Auswertungen nicht mit denen der vorherigen veröffentlichten Sicherheitsberichte vergleichbar.

Aufteilung nach Ereigniskategorien im Jahr 2025

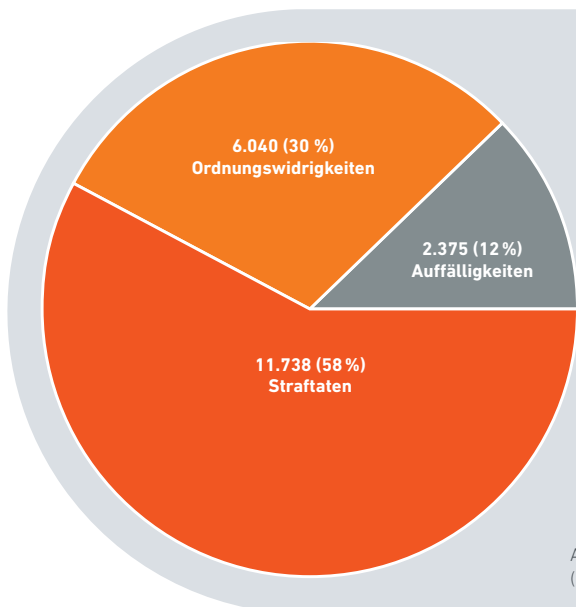


Abbildung 1: Aufteilung nach Ereigniskategorien im SPNV (Fahrzeuge) im Jahr 2025.

Sicherheitslage

Im gesamten Jahr 2025 wurden 20.153 sicherheitsrelevante Vorfälle im SPNV erfasst. Davon waren 2.375 (12 %) Auffälligkeiten, 6.040 (30 %) Ordnungswidrigkeiten und 11.738 Straftaten (58 %).

Sicherheitsrelevante Vorfälle 2025 im Jahresverlauf

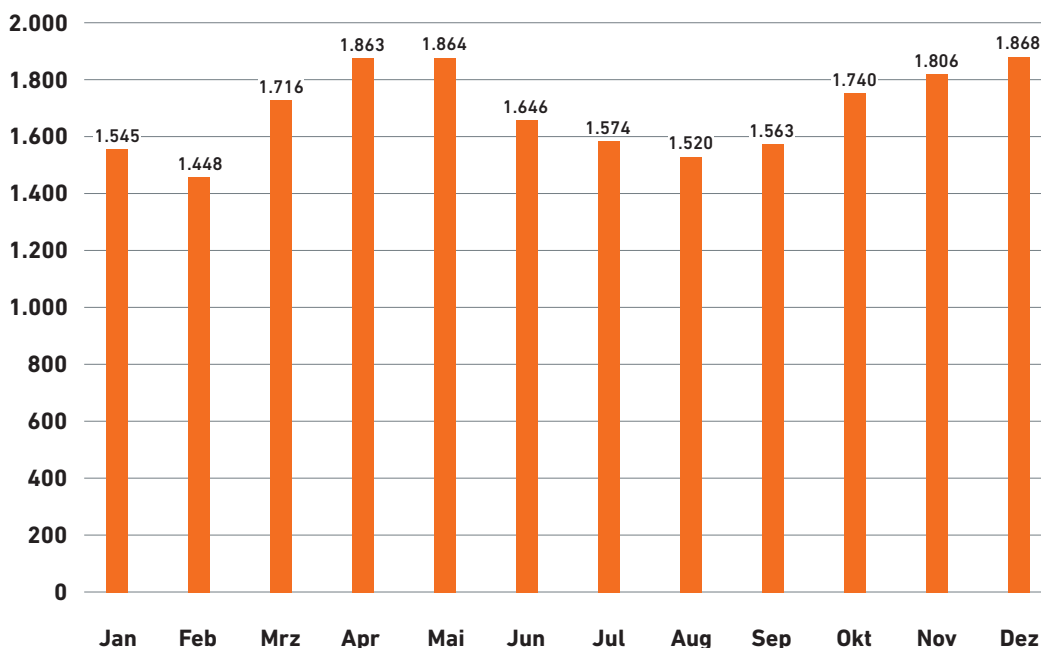


Abbildung 2: Erfassungen im SPNV (Fahrzeuge) NRW im Jahr 2025 aufgeteilt auf die Erfassungsmonate.

Insbesondere in den Monaten März bis Mai 2025 stiegen die sicherheitsrelevanten Vorfälle deutlich an. Nach einem Rückgang in den Monaten Juli bis September nahmen die Vorfallzahlen ab Oktober wieder bis zum Jahresende sichtbar zu.

Sicherheitsrelevante Vorfälle in Zügen im Überblick

	2024	2025
Auffälligkeiten	2.691	2.375
Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend	2.640	2.343
NZG – Nicht zugeordneter Gegenstand	51	32
Ordnungswidrigkeiten	4.900	6.040
Aggressives Betteln	729	814
Belästigung	2.648	2.697
Verunreinigung	1.523	2.529
Straftaten	11.214	11.738
Bedrohung	1.308	1.405
Beleidigung	6.170	5.551
Diebstahl	168	142
Hausfriedensbruch	644	752
Körperverletzung	739	722
Missbrauch Sicherheitseinrichtung	65	354
Raub	3	6
Sachbeschädigung	2.020	2.698
Sexualdelikt	97	108
Gesamtergebnis	18.805	20.153

Abbildung 3: Aufteilung der Gesamterfassungen im SPNV (Fahrzeuge) NRW der Jahre 2024 – 2025 auf die jeweiligen Ereignisarten getrennt nach Kategorien.

Fokus: verbale und körperliche Gewalt

Neu im diesjährigen Sicherheitsbericht

Bestimmte Tatzusammenhänge und Deliksentwicklungen werden detailliert analysiert. In diesem Jahr liegt der Fokus auf der Entstehung und den Hintergründen verbaler und körperlicher Gewalt. Im Mittelpunkt stehen dabei Beleidigungen und Bedrohungen als Formen verbaler Gewalt sowie Körperverletzungen als Form körperlicher Gewalt. Andere Delikte, wie beispielsweise Raub, bleiben aufgrund der Zuordnung zu den Eigentumsdelikten unberücksichtigt.

Gesamterfassungen der verbalen und körperlichen Gewalt

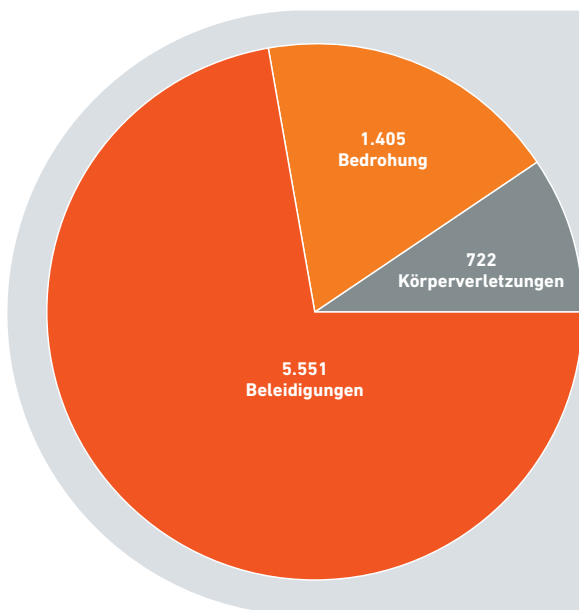


Abbildung 4: Gesamterfassungen verbaler und körperlicher Gewalt im SPNV (Fahrzeuge) NRW im Jahr 2025.

Kontinuierliche Verbesserungen

Die Analyse der erfassten Vorfälle soll künftig vertieft und fachlich belastbar weiterentwickelt werden. Dafür wird das Zugpersonal fortlaufend geschult und hinsichtlich der Bedeutung einer präzisen und vollständigen Dokumentation sensibilisiert. Auf diese Weise verbessert sich die Datengrundlage und es ist möglich, Eskalationsmuster frühzeitig zu erkennen und geeignete präventive Maßnahmen abzuleiten.

Angriffe Personal und Fahrgäste

	Verbale Gewalt	Körperliche Gewalt
Personal	6.161	475
Keine Angabe	418	183
Fahrgäste	377	64
Gesamtergebnis	6.956	722

Abbildung 5: Erfassungen der Ereignisarten Beleidigung und Bedrohung (verbale Gewalt) sowie Körperverletzung (körperliche Gewalt) aufgeteilt auf die Betroffenenengruppen im SPNV (Fahrzeuge) NRW im Jahr 2025.

Ein großer Anteil der Erfassungen ohne Angabe zu den Betroffenen geht auf Datenimporte aus der Datenbank der DB AG zurück. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich diese Fälle nach den dortigen Erfahrungswerten in etwa gleich auf die beiden Gruppen Fahrgäste und Personal verteilen.

Die Auswertung der Ereignisarten zeigt ein eindeutiges Bild, das maßgeblich durch die Erfassungslogik geprägt ist: Da ausschließlich das im Betrieb eingesetzte Personal Meldungen erfasst, spiegeln die vorliegenden Daten in erster Linie das Belastungsniveau der Mitarbeitenden wider. Vorfälle zwischen Fahrgästen nehmen Mitarbeitende dagegen häufig nicht wahr und dokumentieren sie daher auch nicht. Stattdessen melden Betroffene sie in der Regel selbst bei der Polizei. Entsprechend fließen diese Fälle nicht in das hier vorliegende Datenmaterial ein – was zu einer systematischen Unterrepräsentation von Fahrgästen als Betroffenenengruppe führt. Zudem zeigt sich, dass Personal zunehmend in den Fokus gerät – im Einklang mit gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen, bei denen Beschäftigte im öffentlichen

Dienst häufiger angegangen werden. Vor diesem Hintergrund ist der hohe Anteil personalbezogener Vorfälle erklärbar.

Insgesamt zeigt die Analyse somit weniger die tatsächliche Gesamtverteilung sicherheitsrelevanter Vorfälle im Verkehrsraum, sondern vielmehr die unmittelbare Belastungssituation des betrieblichen Personals. Die Zahlen belegen, dass Mitarbeitende im Kund*innenkontakt einem Risiko verbaler und körperlicher Angriffe ausgesetzt sind. Für die Bewertung der Gesamtgefährdungslage ist daher stets zu berücksichtigen, dass die vorliegenden Daten vor allem das Geschehen im unmittelbaren Wahrnehmungs- und Meldebereich des Personals abbilden.

Erfassungen mit Waffengebrauch

	2024	2025
Bedrohungen	1.308	1.405
Mit Waffengebrauch	65	75
Körperverletzung	739	722
Mit Waffengebrauch	35	46

Abbildung 6: Erfassungen der Ereignisarten Bedrohungen und Körperverletzungen mit Waffengebrauch im SPNV (Fahrzeuge) NRW.

Besonders schwerwiegende Gewalttaten nahmen im Jahr 2025 leicht zu. Während im Jahr 2024 insgesamt 65 Bedrohungen unter Einsatz einer Waffe registriert wurden, stieg diese Zahl 2025 auf 75 Fälle an. Die Gesamtzahl aller Bedrohungen kletterte im selben Zeitraum um 97 Fälle von 1.308 auf 1.405. Es stiegen demnach sowohl die Zahl der Bedrohungssituationen als auch deren Gefährdungspotenzial.

Noch deutlicher entwickelten sich die Körperverletzungen mit Waffengebrauch: Wurden 2024 noch insgesamt 35 Fälle registriert, so waren es im Jahr 2025 bereits 46. Gleichzeitig sank die Gesamtzahl der registrierten Körperverletzungen leicht von 739 auf 722. Insgesamt zeigt sich: Die Zahl körperlicher Übergriffe ging zurück, gleichzeitig stieg der Anteil bewaffneter Taten. Damit nimmt die Gefährlichkeit einzelner Vorfälle zu. Diese Zahlen verdeutlichen die niedrigere Hemmschwelle, Waffen im SPNV NRW mitzuführen oder anzuwenden. Im Jahr 2025 ist die Zahl zwar gesunken, aber dennoch stieg die Schwere der Tathandlungen an.

Ereigniszusammenhänge bei Gewaltdelikten 2025

Ereigniszusammenhang	Verbale Gewalt	Körperliche Gewalt	Gesamt
Ticketkontrolle	3.793	237	4.030
Hausrechtsmaßnahme	683	56	739
Alkohol/Drogen	555	70	625
Betriebliche Gründe	443	9	452
Verstoß gegen die Beförderungsbedingungen	173	15	188
Delikte im Zusammenhang mit Sportveranstaltungen	19	11	30
Verstoß gegen das Nichtraucherschutzgesetz	16	1	17
Keine Angabe	1.274	323	1.597
Gesamtergebnis	6.956	722	7.678

Abbildung 7: Erfassungen der Ereignisarten Beleidigung, Bedrohung (verbale Gewalt) und Körperverletzung (körperliche Gewalt) aufgliedert zum erfassten Ereigniszusammenhang im SPNV (Fahrzeuge) NRW.

Über verbale und körperliche Gewalt

Im Bereich der verbalen und körperlichen Gewalt standen im Jahr 2025 insgesamt 4.030 Fälle – und damit rund 52 % aller Beleidigungen, Bedrohungen und Körperverletzungen – im Zusammenhang mit Ticketkontrollen. In weiteren 739 Fällen trat verbale und/oder körperliche Gewalt im Zuge der Durchsetzung von Hausrechtsmaßnahmen auf. Weitere 625 Vorfälle standen im Zusammenhang mit Alkohol- oder Drogeneinfluss.

Daraus lässt sich ableiten, dass insbesondere Ticketkontrollen einen wesentlichen Auslöser sicherheitsrelevanter Vorfälle darstellen.

Bahnhöfe und Stationen: Corporate Security Plattform (DB InfraGO AG)

Um ein besseres Verständnis für die Entwicklung sicherheitsrelevanter Vorfälle an Bahnhöfen und Stationen zu ermöglichen, wird im Folgenden detailliert auf die Erfassungen der DB InfraGO AG eingegangen. Auf die Ereigniskategorien bezogen, teilt sich der Anstieg der Erfassungen der DB InfraGO AG für die Bahnhöfe und Stationen folgendermaßen auf:

Jahr	2024	2025 ¹⁾	Veränderung
Auffälligkeiten	128	2.385²⁾	2.257
Ordnungswidrigkeiten	1.964	1.515²⁾	-449
Straftaten	7.385	6.830²⁾	-555

Abbildung 8: Sicherheitsrelevante Vorfälle bei der DB InfraGO AG.

Sicherheitsempfinden von Reisenden steigt

Die DB InfraGO Personenbahnhöfe führt regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit der Reisenden und Bahnhofsbesucher*innen an ihren Verkehrsstationen durch. Besonders erfreulich: Das subjektive Sicherheitsempfinden von Reisenden steigt weiter. Damit verzeichnet DB InfraGO seit 2022 einen stetigen und kontinuierlichen Zuwachs in den Umfragen in NRW.

Im Jahr 2025 wurde der Einsatz des Sicherheitspersonals bei der DB InfraGO Personenbahnhöfe in NRW um fast 60 % erhöht. Die Verantwortlichen haben außerdem Besetzungszeiten an mehreren stark frequentierten Standorten ausgebaut und die Bestreifungszeiten auch geringer frequentierter Verkehrsstationen erhöht. Aufgrund der erhöhten Präsenz stieg die Anzahl der durch die DB InfraGO AG festgestellten Vorfälle im Jahr 2025 um rund 15 % im Vergleich zu 2024 an.

Bei der Betrachtung der Gesamtvorfalldaten zeigt sich eine Verschiebung: Während die Zahl potenziell schwerer Delikte (Straftaten ohne Hausfriedensbruch) auf dem Niveau des Vorjahres blieb, wurden deutlich mehr Verstöße gegen die Hausordnung festgestellt.

Die meisten Vorfälle im Bereich der potenziellen Straftaten betreffen Hausfriedensbruch, Graffiti und mutwillige Sachbeschädigung. Diese Ereignisse machen zusammen etwas mehr als die Hälfte aller Vorfälle aus.

1) Hinweis: Die direkte Vergleichbarkeit der Zahlen aus 2024 zu 2025 ist auf absoluter Ebene nicht gegeben. Nach Umstellung von zentraler zu dezentraler Erfassung wurde diese besonders im Bereich der Auffälligkeiten zunehmend genutzt.

2) Betrachtungszeitraum: 01.01.2025 bis 31.12.2025, Erfassungsstand: 19.05.2026

Im Bereich der Hausordnungsverstöße und potenziellen Ordnungswidrigkeiten liegen die Schwerpunkte auf den Ereignisarten Betteln, aggressives Verhalten, unerlaubtes Rauchen und unerlaubtes Fahren mit Fahrzeugen. Solche Verstöße wirken sich besonders stark auf das subjektive Sicherheitsempfinden aus.

Erkennbare Wirkung

Unsere Erfahrung zeigt: Sicherheitspersonal im Bahnhof nimmt positiven Einfluss auf das Sicherheitsempfinden. Gleichzeitig zeigt sich aber auch ein vorübergehender Verdrängungseffekt in das Bahnhofsumfeld.

Um diese Pendelbewegung zwischen Bahnhof und Umfeld abzumildern, ist die Präsenz von Sicherheitskräften (Bundespolizei, DB Sicherheit, Landespolizei und Ordnungsamt) auch im Bahnhofsumfeld bedeutend. Dadurch werden potenziellen Straftäter*innen geschützte Räume genommen. Eine nachhaltige Verhaltensänderung der Menschen erfordert allerdings ein enges Handeln mit den Städten und Kommunen sowie der Polizei über die Eigentumsgrenzen der Bahn hinaus.

Erhöhte Beförderungsentgelte

Die Vergleichbarkeit zum Sicherheitsbericht 2024 ist eingeschränkt, da die Erfassung von Erschleichen von Leistungen (EvL) in der Sidaba NRW im Jahr 2025 gestrichen wurde. Stattdessen werden ab 2025 erstmalig die erhöhten Beförderungsentgelte (EBE), die von den EVU intern dokumentiert und zur Verfügung gestellt werden, separat dargestellt, um ein vollständigeres Bild zu erhalten.

In der Vergangenheit zeigte sich, dass Konfliktsituationen häufig im Zusammenhang mit Ticketkontrollen entstanden. Die ergänzende Auswertung der erhöhten Beförderungsentgelte ermöglicht daher eine weitergehende Betrachtung entsprechender Entwicklungen und möglicher Zusammenhänge. Gleichzeitig schafft sie eine belastbare Datengrundlage für verkehrspolitische Entscheidungen sowie für die Weiterentwicklung bestehender Kontrollstrategien. Verkehrsunternehmen erhalten dadurch die Möglichkeit, gezieltere Maßnahmen zur Reduzierung von Missbrauch zu ergreifen und zugleich zur Stabilität der Fahrpreise für die Kund*innen beizutragen. Für das Jahr 2025 ergibt sich hieraus nachfolgender Überblick:

EBE	ausgestellt	davon vergessene Zeitkarten	davon niedergeschlagen	Strafanzeigen (EvL)
NRW	329.563	52.641	13.439	9.962

Abbildung 9: Gesamterfassung erhöhter Beförderungsentgelte in NRW im Jahr 2025.

Im Ergebnis zeigte sich, dass 329.563 erhöhte Beförderungsentgelte von EVU in NRW ausgestellt wurden, wobei in 52.641 Fällen davon lediglich eine vergessene Fahrkarte der Grund für die Ausstellung des erhöhten Beförderungsentgelts war. In diesen Fällen wird das erhöhte Beförderungsentgelt gegen Zahlung einer Bearbeitungsgebühr erlassen. Aus unterschiedlichen anderen Gründen wurde in 13.439 Fällen davon abgesehen, das erhöhte Beförderungsentgelt weiter zu verfolgen und in 9.962 Fällen mündete das ausgestellte erhöhte Beförderungsentgelt im Nachgang zu einer Strafanzeige auf Grundlage des § 265a StGB „Erschleichen von Leistungen“, z.B. aufgrund von vielfacher Wiederholung.

Berichte der Sicherheitspartner*innen



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

- ➔ Eisenbahnverkehrsunternehmen
- ➔ Kommunale Verkehrsunternehmen
- ➔ Bundespolizei
- ➔ Polizei Nordrhein-Westfalen



Verkehrsunternehmen

Besondere Sicherheitsmaßnahmen

Nachfolgend berichten die Sicherheitspartner*innen jeweils die innerhalb ihrer Organisation ergriffenen Maßnahmen. Im Vergleich zu den vorangegangenen Sicherheitsberichten wurde die Struktur des Berichts angepasst:

Der Schwerpunkt liegt nun stärker auf der Darstellung konkreter Projekte und deren Ergebnisse von einzelnen Verkehrsunternehmen im Sektor und soll dem Ideenaustausch zwischen den Sicherheitspartner*innen dienen.

DB Regio AG



Prio-Ruf

Schnell und unkompliziert einen Notruf absetzen, das ermöglicht der „Prio-Ruf“ für Kundenbetreuer*innen. Über ein Gadget in Form eines Armbandes oder Schlüsselanhängers können Kundenbetreuer*innen Hilfe anfordern. Das Absetzen des Notrufs an die Leitstelle erfordert somit nur noch einen Schritt, was die Anwendung in Notfällen und Stresssituationen deutlich vereinfacht. Bei Auslösen des Notrufs werden automatisiert alle relevanten Informationen an die Leitstelle übermittelt. Diese nimmt unverzüglich mit dem Mitarbeitenden Kontakt auf und stimmt weitere Maßnahmen ab oder stößt bei Nichterreichbarkeit umgehend die Rettungskette an. Die Einfachheit der Bedienung und die automatisierte Übermittlung relevanter Daten optimieren die Prozessabläufe und führen zu einer hohen Akzeptanz bei allen Mitarbeitenden im Zugbegleitdienst und den Leitstellen.

Einführung BodyCam

Zum Schutz vor Übergriffen hat DB Regio im Jahr 2025 für alle Kundenbetreuer*innen die BodyCam eingeführt. Diese kann auf

freiwilliger Basis bei der Dienstausbung getragen werden. Im Vordergrund steht dabei die präventive Wirkung der Bodycam mit dem Ziel, Übergriffe zu vermeiden oder zu deeskalieren. Sofern erforderlich, kann nach einem Übergriff durch die Bodycam aufgezeichnetes Datenmaterial durch die Bundespolizei im Rahmen der Strafverfolgung ausgewertet werden.

Einsatz von Sicherheitspersonal

Der Einsatz eigenfinanzierter Sicherheitskräfte schützt die Kundenbetreuer*innen auf besonders belastenden Linien/Streckenabschnitten vor Übergriffen.

Ausbau Graffitiprävention

Im Vordergrund steht hier die schnellere Entfernung von Graffiti und die gerichtsfeste Dokumentation der Vorfälle für die Ermittlungsbehörden. Neben personellen Maßnahmen zur Bewachung von Fahrzeugabstellungen wurden an unterschiedlichen Örtlichkeiten bauliche wie auch technische Maßnahmen zum Schutz der Fahrzeuge realisiert. Darüber hinaus arbeitet DB Regio an weiteren technischen Maßnahmen zur Optimierung und Verknüpfung unterschiedlicher Prozessabläufe - von der Graffitimeldung bis hin zur Einleitung der Strafverfolgung.

eurobahn



Mehr Respekt durch Bodycams

Steigerung des Sicherheitsempfindens: Auch bei der eurobahn haben Kundenbetreuer*innen und Triebfahrzeugführer*innen Bodycams bekommen. Im Jahr 2025 hat die eurobahn das Projekt „Bodycam“ gestartet und erfolgreich abgeschlossen. Angeboten werden die Bodycams allen Kolleg*innen auf allen Linien. Bei einer rein freiwilligen Nutzung ist die eurobahn mit einer Testgruppe von 12 Teilnehmer*innen gestartet, zum Ende des Jahres 2025 lag die Zahl der interessierten Beschäftigten bei 44 mit steigender Tendenz. Innerhalb des Projekts haben die Kundenbetreuer*innen bereits die Erfahrung gemacht, dass sich die Fahrgäste respektvoller verhalten, sie bei der Nutzung der Spiegelfunktion, also die Fahrgäste sich selbst sehen, ihr Verhalten deutlich verändern und „runterfahren“. Die Bodycam hat nach ersten Erfahrungen also eine abschreckende und deeskalierende Wirkung. Außerdem ergänzt eurobahn, dass alle Fahrgäste positiv reagieren, und interessiert an den kleinen Geräten sind, was das Sicherheitsempfinden aller steigert.

Körpersprache und Coaching

Als zusätzliche Maßnahme hat eurobahn 2025 das „Coaching on Train“ (COT) für die Kundenbetreuer*innen angeboten. Die Schulung „Coaching on Train“ müssen alle Kundenbetreuer*innen der eurobahn verpflichtend durchlaufen. Sie wird von externen Trainer*innen durchgeführt und beinhaltet, viele praktische Elemente in den Zügen. Das Training findet ganztägig in Gruppen von bis zu fünf Teilnehmer*innen statt. Es zielt vor allem auf Deeskalation ab und hat den Fokus auf Körpersprache sowie Mimik und Gestik. Darüber hinaus schafft COT ein Bewusstsein dafür, wie schon leichte Bewegungen wie beispielsweise Gewichtsverlagerungen und Körperspannung auf das Gegenüber wirken können. Der Fokus liegt also auf der Arbeit in den Zügen, ergänzt durch einen theoretischen Teil. Die Kolleg*innen erhalten nach dem Tag eine individuelle Analyse und, bei Bedarf, weitere Schulungen.

Natürlich sind diese Maßnahmen keine Garantien gegen Übergriffe, aber sie helfen, das Aggressionspotential in vielen Situationen zu minimieren und in der Folge die Anzahl von Übergriffen zu reduzieren.

National Express Rail GmbH



Mit über 200 Kundenbetreuer*innen zum Deeskalationstraining

Die Fallzahlen auf den Linien der National Express Rail GmbH haben auch im Jahr 2025 nicht nachgelassen. Umso wichtiger war und ist es für National Express, die Mitarbeitenden mit Blick auf Gewaltsituationen in den Zügen zu schulen und ihnen deeskalierende Techniken zu vermitteln: in Kooperation mit dem Bildungsträger Work2Live aus Bielefeld (über die Fokus-Bahn-Beschäftigungsoffensive) haben über 200 Kundenbetreuer*innen im Rahmen des regelmäßigen Fortbildungsunterrichts an einem Deeskalationstraining teilgenommen. Die Mitarbeitenden lernten neben rechtlichen Inhalten und Befugnissen insbesondere kommunikative Techniken, die bei der Deeskalation eines Konflikts helfen können. Ergänzt wurde das Training durch Rollenspiele.

Darüber hinaus hat National Express neben der Bestreifung durch die Sicherheitsteams NRW weiterhin am Einsatz eines extern beauftragten Sicherheitsdienstleisters festgehalten: Dieser begleitet die RRX-Linien RE1, RE4, RE5, RE6 und RE11 mit Doppelstreifen.

Im Rahmen der Einsatzplanung wurde der Dienstleister primär freitags und samstags in den Abend- und Nachtstunden eingesetzt, da es zu diesen Zeiten häufig zu Auseinandersetzungen und Konflikten kam.

Deeskalationstrainer*innen an Bord

Für das Jahr 2026 plant National Express die Fortführung dieser Einsätze. Zusätzlich soll es einen rund sechsmonatigen Piloteinsatz von zunächst 15 Bodycams geben. Diese können in einem rotierenden System von allen interessierten Kundenbetreuer*innen getestet werden.

Auf diese Weise erproben sie, inwieweit der Einsatz der Kameras dabei helfen kann, die Zahl der Übergriffe zu senken und welchen Effekt Bodycams auf das Sicherheitsempfinden des Personals und auf die Reisenden hat. Für die Zukunft weiterer Deeskalationstrainings steht ein „On-board-training“ auf den Zügen an: Speziell geschulte Deeskalationstrainer*innen sollen die Kundenbetreuer*innen abschnittsweise auf einer Fahrt begleiten und praktische Tipps zur Vorgehensweise im Umgang mit schwierigen Reisenden an die Hand geben.

Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH



Nah dran

Seit Ende 2024 wird in jeder Dienststelle eine Teamleitung für das Fahrpersonal eingesetzt: Dieser fungiert als Ansprechpartner und Vertrauensperson direkt vor Ort. Unter dem Motto „Sei nah dran!“ können Vorfälle und Übergriffe zeitnah und persönlich mit den betroffenen Mitarbeitenden aufgearbeitet werden. Bei Bedarf werden konkrete Handlungsempfehlungen für Extremsituationen gegeben. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Erfahrungen unter Moderation der Teamleitung in der Gruppe zu besprechen und gemeinsam auszuwerten. Durch den regelmäßigen Austausch mit Teamleiter*innen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen innerhalb der Transdev-Gruppe nutzt TransRegio zudem die Vorteile der Gruppenzugehörigkeit und leistet einen wichtigen Beitrag zur Gewaltprävention.

Im Rahmen des jährlichen Deeskalationstrainings werden zunächst gemeinsam die Ereignisse der vergangenen zwölf Monate betrachtet. Dabei analysieren die Teilnehmenden herausfordernde Situationen, reflektieren Abläufe und bewerten, welche Maßnahmen sich bewährt haben und wo Verbesserungsbedarf besteht. Diese strukturierte Rückschau bildet die Grundlage für eine gezielte und praxisnahe Weiterentwicklung des Trainings. In enger Abstimmung mit den Trainer*innen werden die Inhalte individuell an aktuelle Anforderungen und Bedürfnisse angepasst, sodass reale Erfahrungen aus dem Arbeitsalltag berücksichtigt werden und ein direkter Mehrwert für alle Beteiligten entsteht.

Praxis und Theorie im Mix

Im Theorieteil werden Grundlagen der Kommunikation, Konflikt-dynamiken sowie Strategien zur frühzeitigen Erkennung und Vermeidung von Eskalationen vermittelt. Der Praxisteil knüpft daran: Anhand von Fallbeispielen und Rollenspielen werden typische Situationen trainiert. Die Teilnehmenden erhalten die Möglichkeit, das Gelernte anzuwenden, unterschiedliche Handlungsoptionen auszuprobieren und mehr Sicherheit im Umgang mit schwierigen Situationen zu gewinnen. Die Kombination aus Analyse, Theorie und praxisnahen Übungen ergibt ein nachhaltiges Trainingskonzept, das gezielt auf die Anforderungen des Arbeitsalltags abgestimmt ist.

Mehr Raum, mehr Sicherheit

Auch im Bereich der Fahrzeugausstattung wurden Verbesserungen umgesetzt. Durch das nahezu abgeschlossene Re-Design der Baureihe 460 SIEMENS Desiro ML wurde insbesondere in den Türbereichen und Mehrzweckabteilen zusätzlicher Raum geschaffen. Dies führt unter anderem zu einer verbesserten Flucht- und Evakuierungsmöglichkeit. Ebenso bieten die eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe 463 SIEMENS Mireo beziehungsweise Mireo SMART (BR 464) großzügige Mehrzweckbereiche, die es ermöglichen, sich in Gefahrensituationen besser zurückzuziehen.

Mehr Kapazität

Seit dem 01.10.2025 fährt Trans Regio im Zwei-Stunden-Takt zwischen Köln und Mainz in zusätzlicher Doppeltraktion. Dadurch wird insbesondere zwischen Koblenz und Mainz eine erhöhte Kapazität gewährleistet. Gleichzeitig profitieren Fahrgäste und Mitarbeitende von einer entspannteren Situation in den Zügen, was sich positiv auf das Sicherheitsgefühl auswirkt.

Events und Sicherheit

Die Sicherheitsbegleitung wurde deutlich angehoben und insbesondere bei Veranstaltungen gezielt eingesetzt. Gemeinsam mit der Betriebsplanung, dem Betriebsrat sowie dem Wirtschaftsausschuss wurde für das Fahrplanjahr 2025/2026 ein Konzept entwickelt, das für verschiedene Events zusätzliches Sicherheitspersonal auf der Linie RB26 vorsieht. Dazu zählen unter anderem Karnevalsveranstaltungen wie der 11.11. und der Straßenkarneval, Großveranstaltungen in der Lanxess-Arena und der Köln-Messe, Festivals wie Rock am Ring, „Rhein in Flammen“, Weinfeste am Rhein und an der Ahr sowie Fußball-Risikospiele in Köln, Mainz und Frankfurt. Ziel ist es, den Fahrgästen ein erhöhtes Sicherheitsgefühl zu vermitteln und durch die sichtbare Präsenz sowie die Unterstützung des Sicherheitspersonals das Risiko tätlicher Angriffe deutlich zu reduzieren – idealerweise vollständig auszuschließen.

Fortbildung und Austausch

Übergriffe, Beleidigungen und andere sicherheitsrelevante Vorkommnisse sollen konsequent gemeldet werden. Auf Grundlage dieser Meldungen kann die Sicherheitslage in den Zügen fundiert bewertet und gezielt weiter verbessert werden. Ergänzend dazu findet regelmäßiger Fortbildungsunterricht statt. Hierbei lernen Teilnehmende die Ereignisse des vergangenen Jahres aufzuarbeiten. Besondere Vorkommnisse werden analysiert, Abläufe reflektiert und Optimierungsmöglichkeiten für zukünftige Situationen entwickelt: aus praktischen Erfahrungen lernen und die Handlungssicherheit nachhaltig stärken.

Ein weiterer Bestandteil ist der fachliche Austausch mit dem Lehrkundenbetreuer, mit dem aktuelle Themen, relevante Entwicklungen und konkrete Einsatzsituationen gemeinsam besprochen und bewertet werden. Die Bearbeitung erfolgt unter anderem in Gruppenarbeiten, in denen Situationen analysiert, Lösungsansätze erarbeitet und die Ergebnisse anschließend der Teamleitung vorgestellt werden. Durch diese strukturierte Zusammenarbeit profitieren alle Beteiligten vom gegenseitigen Erfahrungsaustausch und unterschiedlichen Perspektiven. Insgesamt verbindet der regelmäßige Fortbildungsunterricht Theorie, Praxisreflexion und kollegialen Austausch zu einem nachhaltigen Lernprozess.

Vestische Straßenbahnen GmbH



Neu gedacht

Durch geschicktes Umdenken hat die Vestische Straßenbahn neue Schwerpunkte zum Thema Sicherheit setzen können. Investiert wurde hier sowohl in ein weiteres Präventionsteam als auch in ein neues Sicherheitskonzept an Halloween. Möglich gemacht hat das unter anderem die Einstellung des Einstiegskontrollsystems (EKS). Die Vestische traf zum 1. Juni 2025 die Entscheidung das Einstiegskontrollsystem abzuschalten. Die Gründe hierfür waren vielschichtig, unter anderem spielte dabei auch der Sicherheitsaspekt zum Schutz der Fahrerinnen und Fahrer eine aktive Rolle. Leider gab es in der Vergangenheit immer wieder Diskussionen zwischen den Kunden und dem Fahrpersonal über die Gültigkeit von Chipkarten, besonders nach der Einführung des Deutschlandtickets, die teilweise nicht von den EKS-Geräten korrekt ausgelesen werden konnten. Um solchen Konfliktsituationen vorzubeugen, wurde das Konzept der Einnahmesicherung umgedacht.

Das eingesparte Budget aus dem Bereich EKS wurde umgeschichtet und in die Bereiche Sicherheit und Fahrausweisprüfung investiert. So konnte mit dem Einkauf von Prüfstunden beim Sicherheitsdienstleister und dem daraus resultierenden Einsatz von externen Fahrausweisprüfern eine dritte Säule in diesem Bereich implementiert werden.

Im Bereich Sicherheit investierte die Vestische somit auch in den Einsatz eines weiteren Präventionsteams, so dass wochentäglich sowohl am Betriebshof Herten als auch am Betriebshof Bottrop zwei Teams dauerhaft zum Einsatz kamen. Fahrer*innen konnten so im Bedarfsfall Unterstützung durch das Präventionsteam auch in den Abendstunden an Samstagen anfordern.

Deutlich weniger gefährliche Eingriffe an Halloween

Ein weiteres Leuchtturmprojekt des vergangenen Jahres bildete die gemeinsame Ausarbeitung eines Sicherheitskonzepts für Halloween mit dem Polizeipräsidium Recklinghausen. Die Standorte rund um den Bereich ZOB Marl Mitte und den ZOB Bottrop/Horster Straße wurden aus den Vorfällen der vergangenen Jahre („Eierwürfe“ auf KOM und Einsatz von Böllern/Pyrotechnik) als Schwerpunkte identifiziert.

Konzept für den ZOB Bottrop

In Bottrop bestreiften die eingesetzten Präventionsteams den Einmündungsbereich zum ZOB, sowie den Busbahnhof direkt und die Zufahrtsstraßen. Die Polizei setzte eine mobile Wache direkt auf dem Busbahnhof ein. In Kombination dieser beiden Maßnahmen konnte ein Rückgang von sogenannten „Eierwürfen“ auf die KOM und damit die gefährlichen Eingriffe in den Straßenverkehr um 50 % im Vergleich zum Jahr 2024 reduziert werden.

Ohne Zwischenfälle am ZOB Marl

Rückblick Halloween 2024: Einsatzkräfte und Busse werden mit Pyrotechnik und Feuerwerkskörpern beschossen sowie Einkaufswagen am ZOB in Brand gesteckt – nach diesen Vorfällen gibt es auch im Bereich des ZOB Marl ein neues Einsatzkonzept.

Neben der Polizei waren hierbei auch verschiedene andere Akteure, wie zum Beispiel der Kommunale Ordnungsdienst, Streetworker, aber auch Vertreter des Einzelhandels beteiligt. Gemeinsam wurden Maßnahmen ergriffen, die eine Wiederholung der beschriebenen Vorkommnisse ausschließen sollten. Hierzu wurde ein Zonenkonzept erarbeitet, dass die Sperrung der Zugangsbrücke zum ZOB durch eine mobile Einrichtung vorsah. Die Präventionsteams der Vestischen unterstützten die Maßnahmen durch stetige Präsenz und gemeinsam wurde das ausgegebene Ziel erreicht, so dass Halloween 2025 ruhig und ohne Zwischenfälle verlief.

Bundespolizei



Bundespolizei

Dieser und der folgende Bericht basieren nicht auf den erfassten Daten der Sidaba NRW, sondern auf der polizeilichen Eingangs- bzw. Kriminalstatistik. Alle dargestellten Zahlen basieren auf gestellten Anzeigen und vermitteln einen weiteren bzw. umfassenderen Einblick in die Sicherheitslage im System Bahn und im ÖPNV.

Leichte Zunahme

Insgesamt sind die durch die Bundespolizei festgestellten Straftaten auf dem Gebiet der Eisenbahnen des Bundes im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Zurückzuführen ist das auf die Steigerung bei den Fahrgelddelikten sowie einem starken Anstieg im Bereich der Widerstandshandlungen gegen Vollstreckungsbeamte. Im Bereich der Eigentumsdelikte verzeichnet die Bundespolizei einen deutlichen Rückgang von 9 % gegenüber dem Vorjahr. Auch die weiteren Gewaltdelikte sind leicht gesunken.

Gewaltkriminalität vereiteln

Die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin ist zuständig für NRW und hat im Jahr 2025 einen besonderen Schwerpunkt auf die Bekämpfung der Gewaltkriminalität auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes gelegt. Hierbei wurden verstärkt Maßnahmen gegen die Gewaltkriminalität unter Mitführung und Einsatz gefährlicher Gegenstände durch die Einrichtung von veranstaltungsbezogenen Allgemeinverfügungen (AGV) verfügt. Die Bundes-

Entwicklungen von Straftaten in NRW Tatörtlichkeit „Bahn“ (Zug, Hbf, Bf, Hp)

Deliktgruppe	2024	2025	Zu-/Abnahme	Veränderung in %
Straftaten Gesamt	73.532	76.894	3.362	4,6
davon Eigentumsdelikte	15.265	13.827	-1.438	-9,4
davon Taschendiebstahl	3.429	2.876	-553	-16,1
davon Handgepäckdiebstahl	3.249	2.573	-676	-20,8
davon Betrug und Untreue	26.127	31.426	5.299	20,3
davon Erschleichung von Leistungen	23.159	28.616	5.457	23,6
davon Aufenthaltsgesetz	10.065	9.992	-73	-0,7
davon Gewaltdelikte	5.892	5.804	-88	-1,5
davon Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte	607	736	129	21,3
davon Tötlicher Angriff auf Vollstreckungsbeamte	299	319	20	6,7
davon Straftaten gegen die öffentl. Ordnung	3.632	4.058	426	11,7
davon Hausfriedensbruch	3.192	3.615	423	13,3
davon Beleidigung	2.495	2.662	167	6,7

Quelle: PES (DAM), Stand: 05.02.2026

Abbildung 10: Entwicklungen von Straftaten in NRW Tatörtlichkeit „Bahn“.

polizeidirektion Sankt Augustin hat im Jahr 2025 insgesamt 24 Allgemeinverfügungen an 88 Bahnhöfen erlassen.

Gefahrenfilter

Bei Einsatzmaßnahmen zur Durchsetzung dieser AGV stellten Einsatzkräfte der Bundespolizei dabei 808 gefährliche Gegenstände, darunter 438 Messer, fest. Die AGV bildeten damit für die Veranstaltungen (Weihnachtsmärkte, Karneval, Stadtfeste) einen wichtigen Gefahrenfilter. Im Rahmen der ortsbezogenen Maßnahmen führte die Bundespolizei 2025 bereits zwei bundesweite Einsätze an Schwerpunktwochenenden zur Bekämpfung der Gewaltkriminalität durch. An diesen Wochenenden wurde der Gewaltkriminalität an mehreren Bahnhöfen und Zuglinien mit verstärktem Kräfteinsatz begegnet. Die Bundespolizei führt die Schwerpunkteinsätze zur Bekämpfung der Gewaltkriminalität im Jahr 2026 fort.

Beförderungsausschluss und Ordnungsverfügung

Weiterhin wurde 2025 ein Schwerpunkt auf individualisierte Maßnahmen zur Bekämpfung der Gewaltkriminalität gelegt. Die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin belegte dabei Straftäter*innen im Deliktsbereich der Gewaltkriminalität individuell mit Maßnahmen, die eine weitere Begehung von Gewalttaten mindern soll. Hierbei wurden 2025 unter anderem 128 regionale präventive Beförderungsausschlüsse angeregt, um zu verhindern, dass diese Personen weiter Bahnhöfe betreten und Züge nutzen. Des Weiteren wurden knapp 30 Ordnungsverfügungen zum Verbot des Mitführens gefährlicher Gegenstände gegen Personen ausgesprochen und mit Zwangsgeld bewehrt.

15.000 Personenkontrollen

Ein sehr wichtiger Aspekt der nachhaltigen Bekämpfung der Gewaltkriminalität ist die übergreifende Zusammenarbeit über die Behördengrenzen hinaus. Im Jahr 2025 intensivierte die Bundespolizei die gemeinsamen Einsätze mit der Landespolizei NRW in und um Bahnhöfe. Bei über 130 gemeinsamen Einsätzen kontrollierten die eingesetzten Kräfte mehr als 15.000 Personen, fertigten über 700 Strafanzeigen und nahmen knapp 150 Personen fest- oder in Gewahrsam. Weiterhin baute die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin die Zusammenarbeit in den städtischen Gremien aus. Als Beispiel sei hier das Projekt „Sicherheit im Bahnhofsumfeld“ in Düsseldorf oder eine Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium Münster über gemeinsame Streifen am Münsteraner Hauptbahnhof genannt. Auch eine Verstärkung gemeinsamer Streifenaktivitäten mit der DB-Sicherheit befinden sich in der Prüfung. Diese werden zum Beispiel bereits in Düsseldorf, Dortmund und Essen durchgeführt.

Schwerpunkt Vorbeugung

Einen wichtigen Baustein bildet auch 2025 die polizeiliche Kriminalprävention, schwerpunktmäßig mit den folgenden Themen:

- Gewaltprävention (Förderung der Zivilcourage)
- Taschen- und Handgepäckdiebstahlprävention
- Bahnunfallprävention
- Förderung von sicherem Verhalten auf Bahnanlagen
- Polizeilicher Opferschutz

Die Maßnahmen werden vor Ort vorrangig durch Präventionsstreifen, Informationsstände sowie unter Einsatz des Präventionsmobils gemeinsam mit Netzwerkpartnern und anderen Präventionsakteu-

ren durchgeführt. Darüber hinaus werden Verhaltenshinweise zum Schutz vor Straftaten sowie zur Förderung von zivilcouragiertem Verhalten wiederkehrend im Rahmen der kriminalpräventiven Presse- und Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert. Die Maßnahmen erfolgen ganzjährig und werden zu Ferienzeiten verstärkt, wenn deutlich mehr Reisende unterwegs sind.

Maßnahmen zur Förderung von sicherem Verhalten auf Bahnanlagen werden beispielsweise durch umfangreiche Schulbesuche und Sicherheitsführungen vor Ort geleistet. Sie erfolgen regelmäßig in Kooperation mit weiteren Partnern. Hervorzuheben ist hier die DB AG sowie die Landespolizei. Im Bereich Dortmund lag 2025 ein besonderes Augenmerk auf der Schulung von beeinträchtigten Personen.

Super-Recognizer

Besonders stolz ist die Bundespolizei auf die Schwerpunktwochenenden im 4. Quartal 2025. Hier erfolgten kriminalpräventive Maßnahmen im Themenfeld Taschen- und Handgepäckdiebstahl und Gewaltprävention unter Einsatz des Präventionsmobils sowie der Super-Recognizer. Diese speziell geschulten Beamte*innen sind in der Lage auch in großen Menschenmengen eine gesuchte Person zu erkennen, welche mit Individualmaßnahmen im Bereich der Gewaltkriminalität belegt sind. Die Einsätze erfolgten in NRW an den Bahnhöfen in Köln, Düsseldorf und Dortmund.

Gewalt gegen Frauen

Im Bereich des polizeilichen Opferschutzes hat am Kölner Hauptbahnhof im September 2025 eine Anlaufstelle „Gewalt gegen Frauen“ eröffnet. Neben dieser Anlaufstelle wurde im Rahmen eines Pilotprojekts des BMI eine weitere Anlaufstelle dieser Art am Berliner Ostbahnhof ins Leben gerufen. Diese richten sich an Frauen, die Opfer von Gewalt geworden sind und bieten rund um die Uhr die Möglichkeit, niedrigschwellig professionelle Beratung, Schutz und sensible Unterstützung vor Ort zu erhalten.

275 Täter*innen identifiziert

Im Deliktsfeld des Taschen- und Handgepäckdiebstahls konnten anhand des vorliegenden Videomaterials der Videoanlagen auf dem Gebiet der Bahnanlagen viele Taten im Nachgang ausgewertet, dokumentiert und gesichert werden. Dadurch identifizierten die Fahndenden der Fahndungs- und Ermittlungsgruppe Taschendiebstahl der Bundespolizei im Jahr 2025, allein im Bereich der Bahnhöfe und Züge, in 203 Fällen 275 Täter*innen. Die Ausstattung von Zügen und Bahnhöfen mittels Videotechnik hat im Zusammenhang mit der beweiskräftigen Strafverfolgung sowie im Zusammenhang mit verdeckten Maßnahmen eine herausragende Bedeutung. Mehr videoüberwachte Bereiche mit längeren Speicherfristen (insbesondere in den Zügen des Regionalverkehrs) könnten den Bekämpfungsansatz verbessern. Durch den erfolgreichen Einsatz der Videoauswertungen und der verdeckten Taschendiebstahlfahnder*innen sinken die Zahlen in diesem Deliktfeld, wie oben dargestellt, weiter.

Intensivere Kooperationen

Im Jahr 2026 werden bewährte Maßnahmen fortgeführt. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Intensivierung der Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Mehrfach- und Intensivtäter*innen. Darüber hinaus soll die Bestreifung von kriminalitätsbelasteten Zugverkehrslineen und die Zusammenarbeitsformen mit den Netzwerkpartnern weiter ausgebaut werden.

Polizei Nordrhein-Westfalen

Polizei NRW



Weniger Straftaten

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 92.986 Fälle mit der Tatörtlichkeit „Öffentlicher Personenverkehr“ (ÖPV) in Nordrhein-Westfalen registriert. Im Vergleich zum Vorjahr sind das 13,7 Prozent weniger Straftaten, nachdem bereits davor ein Rückgang von 1,1 Prozent verzeichnet wurde. Entgegen dem sinkenden Trend des Jahres 2020 auf das Jahr 2021, war in den Jahren 2022 und 2023 wieder ein deutlicher Anstieg der Fälle zu beobachten. Dieser ist nunmehr das zweite Jahr in Folge wieder rückläufig.

Ein hoher Anteil der Straftaten aus dem Jahr 2025 fällt unter die Deliktgruppe Beförderungerschleichung (32,0 %). Die Deliktgruppe Diebstahl ohne erschwerende Umstände nimmt einen Anteil von 15,6 Prozent, vorsätzliche einfache Körperverletzung 7,3 Prozent, Taschendiebstahl 6,9 Prozent und die Gewaltkriminalität 3,9 Prozent ein. In folgenden Bereichen verzeichnet die Polizei NRW einen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr:

- Diebstahl unter erschwerenden Umständen (+26,2 %)
- vorsätzliche einfachen Körperverletzung (+5,9 %)
- Beleidigungsdelikte (+4,3 %)
- Gewaltkriminalität (+3,1 %)
- Sexualstraftaten (+1,6 %)

Im Gegenzug dazu verringern sich die Fallzahlen im Vergleich zum Jahr 2024 in diesen Bereichen:

- Rauschgiftdelikte nach dem Betäubungsmittelgesetz (-38,4 %)
- Taschendiebstahls (-20,4 %)
- Diebstahl ohne erschwerende Umstände (-17,7 %)
- Sachbeschädigung (-6,0 %)

Erhebung der Daten

Die Kriminalitätsentwicklung für die Straftaten im Bereich des Öffentlichen Personenverkehrs werden auf Basis der PKS ausgewertet. Sie wird nach bundeseinheitlich festgelegten Richtlinien erstellt. Die Erfassung erfolgt nach Abschluss aller kriminalpolizeilichen Ermittlungen mit Abgabe an die Staatsanwaltschaft (sogenannte Ausgangsstatistik) und führt zu einem zeitlichen Versatz zwischen Bekanntwerden der Straftat und der statistischen Erfassung. Als Datengrundlage dient die Tatörtlichkeit „Öffentlicher Personenverkehr“ (ÖPV). Der Verkehrsflughafen ist seit dem Jahr 2025 nicht mehr Bestandteil der Tatörtlichkeiten des ÖPV. Insofern sind die Daten des Berichtsjahres 2025 nur eingeschränkt mit denen der Vorjahre vergleichbar.

Gemeinsame Schwerepunkteinsätze

Im Jahr 2025 haben in 13 Kreispolizeibehörden insgesamt 64 gemeinsame Schwerepunkteinsätze (GSE) mit der Bundespolizei stattgefunden. Aufgrund durchgehend positiver Einsatzerfahrungen wurde das Konzept der GSE bereits im Jahr 2022 ausgeweitet.

Seit 2018 führt die nordrhein-westfälische Polizei in Zusammenarbeit mit der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin regelmäßig gemeinsame und koordinierte Schwerepunkteinsätze (GSE) durch, insbesondere in größeren Städten Nordrhein-Westfalens, die über entsprechend bedeutsame Verkehrsverbindungen an das überregionale Schienennetz verfügen.

Stärkung des Sicherheitsgefühls

Da die positive Wahrnehmung durch die Öffentlichkeit sowie der erhöhte Kontrolldruck durch die Vielzahl an Maßnahmen zur Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung beitragen, wird die Ausweitung des Konzeptes GSE auch im Jahr 2026 fortgeführt.



Exkurs KRITIS-Dachgesetz

Verkehrssektor im Fokus – widerstandsfähige Strukturen schaffen

Mit dem neuen Dachgesetz zur Stärkung der physischen Resilienz kritischer Anlagen werden Betreiber kritischer Infrastrukturen gesetzlich verpflichtet, sich systematisch gegen physische Bedrohungen zu wappnen. Was bislang vielfach gelebte Praxis war, wird verbindlicher Standard – von Risikoanalysen über Resilienzkonzepten bis hin zu Maßnahmen der Betriebssicherung unter Krisenbedingungen. Hintergrund sind veränderte geopolitische Rahmenbedingungen und eine zunehmend komplexe Bedrohungslage, die weit über klassische IT-Risiken hinausgeht. Besonders der Verkehrssektor steht dabei im Fokus. Als offenes, hochvernetztes System mit zentraler Bedeutung für Versorgungssicherheit und gesellschaftliche Stabilität gilt er als besonders verwundbar – und zugleich als unverzichtbar im Krisenfall. Das Gesetz bringt für Betreiber erhebliche organisatorische und finanzielle Anforderungen mit sich, lässt jedoch an einigen Stellen auch Interpretationsspielräume erkennen. Welche sicherheitspolitischen Überlegungen hinter dem Gesetz stehen und wo konkrete Herausforderungen in der Umsetzung liegen, darüber hat KCS-Projektmanager Lars Spangenberg mit Holger Berens vom Bundesverband Kritischer Infrastrukturen gesprochen.

Lars Spangenberg: Welche Erwartungen hat der Bund konkret an die Betreiber kritischer Infrastrukturen, also insbesondere im Verkehrssektor?

Holger Berens: Die zentrale Erwartung ist Versorgungssicherheit. Verkehrsunternehmen sollen auch unter Krisenbedingungen in der Lage sein, Personen und Güter zuverlässig zu transportieren. Fällt der Betrieb dennoch aus, gilt es, ihn so schnell wie möglich wiederherzustellen. Das Thema Business Continuity Management ist daher ein Kernbestandteil des Gesetzes.

Lars Spangenberg: Welche Herausforderungen ergeben sich daraus für die Betreiber?

Holger Berens: Zunächst müssen kritische Prozesse identifiziert werden. Im Verkehrsbereich betrifft das unter anderem Wartung, Betriebssicherheit, Stellwerke, Bahnhöfe, Trassen oder energie- und datentechnische Infrastruktur. Ein aktuelles Beispiel sind Kabeldiebstähle: Diese lassen sich nicht vollständig verhindern, wohl aber durch Redundanzen abfedern. Genau das fordert das Gesetz – nicht absolute Sicherheit, sondern widerstandsfähige Strukturen.

Lars Spangenberg: Welche Rolle spielen dabei Risikoanalysen und Resilienzkonzepte?

Holger Berens: Gesetze formulieren bewusst abstrakt. Die konkrete Umsetzung liegt in der Verantwortung der Betreiber. Sie müssen ihre Risiken eigenständig bewerten, passende Maßnahmen definieren und Meldepflichten erfüllen.

Lars Spangenberg: Wie ordnen Sie den organisatorischen und finanziellen Aufwand ein?

Holger Berens: Der Ressourcenbedarf ist erheblich. Zwar fordert das Gesetz nur angemessene Maßnahmen unter Berücksichtigung des Standes

der Technik, doch Begriffe wie „Angemessenheit“ sind nicht eindeutig definiert. Jeder Betreiber muss für sich entscheiden. Klar ist: Maßnahmen kosten Geld und Fachkräfte. Deshalb braucht es gezielte Förder- und Investitionsprogramme.

Lars Spangenberg: Würden Sie sagen, das Gesetz greift zu weit?

Holger Berens: Eher im Gegenteil – es greift stellenweise zu kurz. So tauchen etwa Drohnen als Bedrohungsszenario nicht explizit auf, obwohl sie gerade im Verkehrssektor relevant sind. Trotzdem überwiegt für mich der positive Effekt: Es ist besser, überhaupt zu handeln, als nichts zu tun.

Lars Spangenberg: Warum ist der ÖPNV besonders schutzbedürftig?

Holger Berens: Weil er für die Mobilität der Bevölkerung essenziell ist – insbesondere in Energiekrisen. Wenn der Individualverkehr eingeschränkt ist, gewinnt der ÖPNV massiv an Bedeutung. Zudem kommt ihm im Krisen- und Verteidigungsfall eine zentrale Funktion zu.

Lars Spangenberg: Welche Bedrohungsszenarien stehen aktuell im Vordergrund?

Holger Berens: Neben Vandalismus und politisch motivierten Straftaten sehen wir eine deutliche Zunahme von Sabotageakten, oft mit staatlichem Hintergrund. Ziel ist die Verunsicherung der Bevölkerung. Gelingt es nicht, kritische Infrastrukturen zu schützen, kann dies zu einer gesellschaftlichen Destabilisierung führen.

Lars Spangenberg: Welche besonderen Herausforderungen bestehen im Verkehrssektor?

Holger Berens: Verkehr, Energie und Wasser sind offene, weit verzweigte Netze mit unzähl-



© BSKI

Holger Berens – Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes kritischer Infrastrukturen e.V.

ligen Angriffspunkten. Das unterscheidet sie von geschlossenen Systemen wie Rechenzentren oder Kernkraftwerken. Diese strukturelle Offenheit macht sie besonders verwundbar.

Lars Spangenberg: Welche Rolle spielt die zunehmende Digitalisierung in diesem Kontext?

Holger Berens: Digitalisierung schafft Effizienz, erhöht aber auch die Angriffsfläche. Je stärker Prozesse digitalisiert sind, desto wichtiger sind analoge Fallback Optionen. Redundanzen müssen sicherstellen, dass der Betrieb auch bei Ausfall digitaler Systeme fortgeführt werden kann.

Lars Spangenberg: Wie wichtig ist die Zusammenarbeit zwischen Betreibern und Behörden?

Holger Berens: Sie ist entscheidend. Innerhalb der Unternehmen müssen Risiko, Krisen, IT und Sicherheitsfunktionen verzahnt arbeiten. Gleichzeitig braucht es klare Kommunikationsstrukturen zwischen Betreibern und Behörden. Die Verantwortung liegt primär beim Betreiber, nicht beim Staat. Es bestehen Reibungsverluste in der gegenseitigen Kenntnis und Kommunikation. Viele Akteure wissen zu wenig darüber, wer wofür zuständig ist.

Lars Spangenberg: Was sollten Verkehrsunternehmen jetzt konkret tun?

Holger Berens: Bestehende Risiko- und Krisenpläne sollten aktualisiert, harmonisiert und konsequent prozessbezogen ausgerichtet werden. Kritische Prozesse und zugehörige Assets müssen klar definiert, Risiken bewertet und Redundanzen aufgebaut werden. Wichtig ist zudem

Lars Spangenberg ist seit 2022 Projektmanager im KCS NRW. Er betreut eine Vielzahl an Projekten und Querschnittsaufgaben wie etwa die Sicherheitsteams NRW, die präventiven Beförderungsausschlüsse und Aufenthaltsverbote sowie die Qualifizierungsmaßnahme zur Sicherheitskraft im ÖPV. Darüber hinaus ist er Mitglied im DIN-Normausschuss NA 005-01-40 AA „Kriminalprävention“ und als DIN-Expert Teil des europäischen Spiegelausschusses CEN/TC 325/WG 6.

Holger Berens war bis zur Emeritierung Studiengangsleiter für Wirtschaftsrecht und Leiter des Studiengangs Compliance und Corporate Security (LL.M.) an der Rheinischen Fachhochschule Köln. Darüber hinaus stand er dem Kompetenzzentrum Internationale Sicherheit der Rheinischen Fachhochschule Köln vor. Außerdem ist er Managing Partner der Concepture Gruppe und dort zuständig für Informationssicherheit, Compliance und BCM. Seit nun über 35 Jahren berät er internationale Unternehmen, aber auch KMU in allen Bereichen des Compliance und Security Managements und ist Autor entsprechender Fachbücher.

eine einheitliche Methodik innerhalb des Unternehmens.

Lars Spangenberg: Welche Chancen sehen Sie in dem Gesetz?

Holger Berens: Es erhöht langfristig die Versorgungssicherheit. Die notwendigen Investitionen sind hoch, vermeiden jedoch potenziell deutlich größere Schäden.

Lars Spangenberg: Woran würden Sie aus Ihrer Sicht den Erfolg des Gesetzes messen?

Holger Berens: Ein Erfolg wäre, wenn Angreifer feststellen, dass der Aufwand zu hoch und der Nutzen zu gering ist. Abschreckung durch Resilienz ist das Ziel. Dafür wünsche ich mir eine engere und offenere Zusammenarbeit der Betreiber – ohne Abschottung, ohne Einzelinteressen. Wir stehen alle vor denselben Herausforderungen. Gemeinsam lassen sie sich effizienter und kostengünstiger lösen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit

Ein solides Fundament bietet eine belastbare Grundlage für ein funktionierendes System. Die konsequente Nachverfolgung, Auswertung und Optimierung der Sidaba NRW stellt eine wichtige Säule für einen sicheren SPNV dar. Mit kontinuierlichen Optimierungen und Anpassungen verbessert sich das Sicherheitsgefühl im SPNV – unabdingbar für dessen Attraktivität.

Sichtbar wird Sicherheit unterwegs im nordrhein-westfälischen Regionalverkehr unter anderem durch die Sicherheitsteams, die 2025 auf rund 40.000 Einsatzstunden kamen. Seit Projektbeginn summieren sich die Einsatzleistungen auf rund 122.000 Stunden. Auch die konsequente Schulung und Qualifizierung von Fachkräften trägt zu einer verbesserten Sicherheit bei. Die deutschlandweit ausgezeichnete Qualifizierung zur „Sicherheitskraft im ÖPNV (IHK)“ wird neue Standards setzen, die für die innere und äußere Wahrnehmung der Sicherheit im ÖPNV maßgeblich sein werden. Zudem zeigen eigenständige Maßnahmen Fahrgästen und Interessierten, wie Sicherheit entsteht und erhalten bleibt – etwa im Rahmen von Bahnhofsführungen. So wird Sicherheit greifbar und real, Nutzungshemmnisse können reduziert werden und der SPNV wird sicherer und positiver wahrgenommen. Auf den folgenden Seiten werden die Projekte und die Zusammenarbeit ausführlich dargestellt.

Sicherheitsprojekte

Erfolgreich gestartete Projekte aus dem Vorjahr wurden im Jahr 2025 fortgeführt und neue Maßnahmen entwickelt. Einen vertiefenden Einblick in die einzelnen Themenbereiche bieten die folgenden Abschnitte.

Animierte Sicherheitskurzfilme

Die für unterschiedliche Zielgruppen bereits 2024 entwickelten animierten Sicherheitskurzfilme (ASK) wurden um weitere Themenfelder ergänzt. So entstanden für die Mitarbeitenden der Verkehrsunternehmen erklärende Kurzfilme zum Opferschutz sowie zur Kommunikation mit Leitstellen und Behörden. Zwei weitere Filme informieren Fahrgäste und Mitarbeitende über den Umgang mit verlassenen bzw. verdächtigen Gegenstände oder Gepäckstücken. Weitere Informationen finden sich unter: www.kcsicherheit.de/projekte-standards/ask

Präventive Beförderungsausschlüsse und Aufenthaltsverbote

Im Jahr 2019 führten die Sicherheitspartner im Bahnbetrieb gemeinsam das Instrument des präventiven Beförderungsausschlusses ein. Diese Maßnahme zum landesweiten Ausschluss von Mehrfach- und Intensivtäter*innen aus dem Bahnverkehr setzte die Bundespolizei auch weiterhin erfolgreich ein. Insbesondere im Hinblick auf Delikte bei Sportveranstaltungen zeigte sich ihr präventiver Effekt im Rückgang der Fallzahlen und der daraus resultierenden Maßnahmen. So konnten im Zusammenhang mit Sportveranstaltungen weniger Verbote, aber deutlich mehr Abmahnungen ausgesprochen werden als noch in den Jahren zuvor. Das deutet darauf hin, dass weniger „Wiederholungstäter*innen“ im System Bahn unterwegs sind. Auch aus diesem Grund wurde die Maßnahme Ende 2025 für weitere zwei Jahre bei der DB Sicherheit beauftragt.

SO SCHÜTZT DU DICH VOR TASCHEN- DIEBSTAHL!



© KCS NRW

Sicherheitskraft im ÖPV (SiK ÖPV (IHK))

Anforderungen prüfen

Das im ÖPNV eingesetzte Personal ist weiterhin ein zentraler Baustein für eine stabile Sicherheitsarchitektur. Deshalb wurde in den Jahren 2024 und 2025 das bestehende Qualifizierungsniveau der Sicherheitskräfte systematisch überprüft und die Verkehrsunternehmen zu den Anforderungen und Erfahrungen im Einsatzalltag befragt. Die Rückmeldungen zeigten deutlich, dass einzelne Qualifikationsstandards nicht mehr dem heutigen Bedarf entsprachen und daher überarbeitet werden mussten. Diese Diskrepanz zwischen formalen Anforderungen und tatsächlicher Einsatzrealität führt vielerorts zu Unzufriedenheit mit der bestehenden Qualifikation sowie zu einer verstärkten Nutzung höher qualifizierter Kräfte. Dies wiederum hat erhöhte Kosten, eine Verknappung verfügbarer Personalressourcen und einen Mangel an verfügbarem Sicherheitspersonal zur Folge.

Qualifikationsstandard mit IHK-Zertifikat

Das KCS NRW hat sich diesen Herausforderungen gemeinsam mit den Aufgabenträgern go.Rheinland, NRW und VRR sowie der IHK Nord Westfalen gestellt und neue einheitliche Qualifikationsstandards entwickelt. Ergebnis dieses kooperativen Prozesses war die „Qualifizierung zur Sicherheitskraft im ÖPV (SiK ÖPV (IHK))“, die im Rahmen eines vom MUNV NRW vollständig geförderten Pilotprojekts bereits umgesetzt wird. Die IHK fungiert hierbei als unabhängige Prüfungsinstanz und gewährleistet sowohl die inhaltliche Überprüfung als auch die abschließende Zertifizierung. Die Inhalte der neuen Qualifikation wurden unter breiter Beteiligung der Verkehrsunternehmen an die aktuellen Anforderungen des betrieblichen Alltags angepasst.

Auszeichnung als herausragende Initiative für Sicherheitsschulungen

Bereits vor dem Beginn der Schulungen erhielt das Qualifizierungsmodell im Oktober 2025 eine besondere Anerkennung: Bei den „Outstanding Security Performance Awards“ wurde die neue Ausbildung als deutschlandweite Gewinnerin in der Kategorie „Herausragende Initiative für Sicherheitsschulungen“ ausgezeichnet. Die im Pilotprojekt geschulten Sicherheitskräfte werden nach erfolgreichem Abschluss in folgenden beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt:

- Regiobahn
- Vias Rail
- WestfalenBahn

Die Lehrgänge starteten am 4. Mai 2026 am Standort Gelsenkirchen und am 8. Juni 2026 in Dortmund.



© CPCPARTNER

Sicherheitsführungen in Bahnhöfen

Innovativer Ansatz

Wenn Menschen den ÖPNV als unsicher empfinden, dann liegt das oft an persönlichen Erfahrungen, diffusen Ängsten oder mangelnden Kenntnissen über vorhandene Sicherheitsstrukturen. Sicherheitsführungen bieten hier eine Lösung, um die subjektive Sicherheit zu stärken: Sie machen Schutzmaßnahmen sichtbar, vermitteln praxisnahe Verhaltensstrategien und schaffen direkten Kontakt zu den relevanten Akteuren.

Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abbauen

Das Konzept geht zurück auf die Hamburger Hochbahn Wache, die unter dem Titel „Frauen sicher unterwegs“ erstmals ein solches Format entwickelte. Dort wurden Teilnehmer*innen systematisch an sicherheitsrelevante Einrichtungen im und außerhalb des Fahrzeugs herangeführt und erhielten konkrete Handlungsempfehlungen für Situationen, in denen sie sich unwohl fühlen könnten. 2024 wurde auf Basis dieser Idee die Sicherheitsführung im ÖPNV für Nordrhein Westfalen umgesetzt. Im Verbundraum des VRR führte das KCS NRW in Kooperation mit den NRW Aufgabenträgern go.Rheinland GmbH und NWL, der Bundespolizei, DB InfraGO, DB Regio und der Ruhrbahn eine erste Pilotführung durch.

Resonanz bestätigt den Bedarf

2025 fanden zehn Sicherheitsführungen an unterschiedlichen Bahnhöfen in NRW wie beispielsweise Köln Hbf., Dortmund Hbf. und Münster Hbf. statt. Entscheidend war dabei die konsequente Einbindung aller beteiligten Organisationen, die jeweils fachkundig Inhalte vermittelten und Fragen aus erster Hand beantworteten. Der Ablauf der Sicherheitsführung folgt einem logisch strukturierten Aufbau: Nach einer kurzen Vorstellung der Akteure besichtigen die Teilnehmenden einen Zug, wobei die Bundespolizei Ausstattung wie Kameras, Sprechstellen und Meldewege erläutert. Zusätzlich werden Verhaltenshinweise gegeben – etwa zur Wahl eines geeigneten Sitzplatzes oder zum richtigen Umgang mit Situationen, in denen andere Hilfe benötigen. An einer Station der DB InfraGO werden sicherheitsrelevante Einrichtungen am Bahnsteig durch das Präventionsteam der DB Sicherheit vorgestellt, gefolgt von einem Besuch der Wache der Bundespolizei. Im weiteren Verlauf wird die lokal ansässige Bahnhofsmission aufgesucht, wo die vielfältigen Aufgaben und Unterstützungsangebote für Reisende vorgestellt werden. Anschließend geht es in den kommunalen Bereich des Bahnhofs, wo weitere Aspekte der Sicherheitstechnik und des Verhaltens im Gleisbereich im Fokus stehen. Optional findet eine Fahrt mit der Stadtbahn statt, die den Praxisteil abrundet. In allen Fahrzeugen werden optional die jeweiligen Sicherheitseinrichtungen erklärt – teilweise auch testweise genutzt, um Berührungspunkte abzubauen.

Attraktiver ÖPNV

Sicherheitsführungen verbinden technische Information, alltagsnahe Verhaltensvermittlung und direkten Austausch mit den beteiligten Institutionen. Sie schaffen einen wirksamen Ansatz, um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und aller Nichtnutzenden des ÖPNV zu stärken und letztlich die Nutzung des ÖPNV attraktiver und vertrauensvoller zu gestalten.

Sidaba NRW Schulungen

Motivation stärken – Mehrwert erhöhen

Im Jahr 2025 gab es in den Eisenbahnverkehrsunternehmen mehrere Schulungen zur Nutzung der Sidaba NRW. Diese wurden von Vertreterinnen und Vertretern der Aufgabenträger sowie des KCS begleitet. Zusätzlich nahmen alle Mitarbeitenden der Sicherheitsteams NRW an entsprechenden Schulungen teil. Die Veranstaltungen dienten nicht nur dazu, die fachliche Anwendung zu vermitteln und offene Fragen zu klären. Ein zentrales Ziel war außerdem, die Motivation der Erfassenden zu stärken. Dabei wurde besonders hervorgehoben, welchen Mehrwert eine durchgängige und regelmäßige Erfassung von Ereignissen sowohl für die AT als auch für das gesamte Unternehmen bietet.

Qualität der Datenerfassung

Die Schulungen fanden überwiegend in Präsenz statt, um einen direkten Austausch und eine effektive Unterstützung der Nutzenden zu ermöglichen. Auch für das Jahr 2026 sind weitere Schulungstermine geplant, um die kontinuierliche Nutzung der Sidaba NRW sowie die Qualität der Datenerfassung weiter zu fördern. Interessierte Unternehmen oder Mitarbeitende können bei Interesse gerne auf die für die Schulungen verantwortlichen Trainer*innen bei go.Rheinland und dem NWL zukommen.

Sicherheitsteams NRW

Sichtbare Sicherheit

Die Sicherheitsteams NRW sind seit 2022 ein zentraler Bestandteil der Sicherheitsarchitektur im SPNV und leisten einen wesentlichen Beitrag zu einer stabilen Sicherheitslage im Land. Im Jahr 2025 wurden insgesamt rund 40.000 Einsatzstunden erbracht, seit Projektbeginn summieren sich die Einsatzleistungen auf rund 122.000 Stunden. Die Teams dokumentierten seitdem rund 2.340 sicherheitsrelevante Vorfälle, davon 999 Straftaten, bei denen sie aktiv unterstützten oder eigenständig Maßnahmen einleiteten. Die vergaberechtlichen Verlängerungsoptionen wurden für die Jahre 2026 und 2027 bereits umgesetzt.

Deeskalierende Wirkung

Die Einsätze der Teams fanden sowohl im Regelbetrieb als auch in Sonderlagen statt. Die kontinuierliche Präsenz in Zügen und an Stationen wirkt deeskalierend und stärkt sowohl die objektive Sicherheitslage als auch das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen und Beschäftigten. Einsatzschwerpunkte lagen überwiegend auf stark frequentierten Korridoren. Dazu zählen insbesondere Hauptverkehrsachsen, Ballungsraumverbindungen zu Abend und Nachtzeiten oder diverse Veranstaltungslagen.



© CPCOMPARTNER

Einsatzbeispiele aus dem Berichtsjahr

Neben den regulären Aufgaben die Zugbegleiter*innen bei der Arbeit zu unterstützen, werden nachfolgend exemplarisch folgende anonymisierte Einsatzlagen dargestellt:

– Schutz vulnerabler Fahrgäste

In den Abendstunden werden Teams auf eine Person aufmerksam, die minderjährige Fahrgäste bedrängt. Durch sofortige Ansprache führen sie die Jugendlichen aus der Situation heraus und halten den Beschuldigten bis zum Eintreffen der Polizei fest. Die ruhige Kommunikation verhindert eine Eskalation.

– Hochdynamische Konfliktsituation in der Bahnhofshalle

Eine Auseinandersetzung zwischen Jugendlichen und einem erwachsenen Fahrgast eskaliert. Die Teams trennen die Beteiligten und verhindern weitere Angriffe. Ein Mitarbeitender wird verletzt und unmittelbar versorgt. Die schnelle Intervention ermöglicht ein zügiges polizeiliches Einschreiten.

– Personenunfall im laufenden Betrieb

Nach einer Gefahrenbremsung infolge eines Personenunfalls übernehmen die Teams die psychische Erststabilisierung von Fahrgästen und Personal. In Abstimmung mit den Einsatzkräften werden Maßnahmen koordiniert, sodass der Betrieb anschließend fortgeführt werden kann.

Videotechnik in Zügen

Videoüberwachungsanlagen in Zügen, Bussen sowie an Bahnhöfen und Stationen in Nordrhein-Westfalen gehören mittlerweile zur Standardausstattung. Sie tragen zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls von Personal und Fahrgästen bei und haben zugleich eine präventive Abschreckungswirkung gegenüber Straftaten wie z.B. Diebstahl, Vandalismus oder Körperverletzung. Darüber hinaus können die Aufzeichnungen im Ereignisfall zur Aufklärung und Strafverfolgung genutzt werden.

Zur Weiterentwicklung der Systeme werden derzeit verschiedene technische Ansätze verfolgt. Hierzu zählen insbesondere Möglichkeiten der Liveaufschaltung für Leitstellen, moderne Cloudlösungen zur Datenspeicherung und -auswertung sowie perspektivisch der Einsatz künstlicher Intelligenz zur automatisierten Erkennung ungewöhnlicher Ereignisse oder Gefahrensituationen. Ziel ist es, künftig schneller und effektiver auf Vorfälle reagieren zu können.

Das KCS NRW begleitet die aktuellen Entwicklungen am Markt sowie die unterschiedlichen Ansätze der Verkehrsunternehmen. Der Markt ist derzeit noch durch verschiedene, nicht einheitliche Insellösungen geprägt. Langfristig wird daher die Vereinheitlichung technischer Standards als wesentliche Voraussetzung für Kompatibilität, Skalierbarkeit und einen effizienten Einsatz der Systeme angesehen.

Gewalterkennung mittels Künstlicher Intelligenz (KI) in der Videotechnik

Vor dem Hintergrund von Gewaltvorfällen im ÖPNV, bei denen Beschäftigte und Fahrgäste körperlich zu Schaden kamen, wurden Maßnahmen zur frühzeitigen Erkennung und Vermeidung eskalierender Situationen geprüft. Im Fokus stand hierbei der mögliche Einsatz KI-gestützter Videotechnik zur Unterstützung bestehender Sicherheitsmaßnahmen.

Geplant ist, Videoüberwachungssysteme mit KI auszustatten, um auffällige Bewegungs- und Verhaltensmuster sowie potenzielle Gewaltsituationen frühzeitig erkennen zu können. Ziel ist es, schnellere Reaktionen auf Gefahrensituationen zu ermöglichen, beispielsweise durch die gezielte Alarmierung von Leitstellen oder Sicherheitskräften.

Das Vorhaben wurde als Pilotprojekt konzipiert und nach Koordination durch das KCS NRW gemeinsam mit dem kommunalen Verkehrsunternehmen DSW21 in Dortmund vorbereitet. Der Kickoff des Projekts hat Anfang des Jahres 2026 stattgefunden. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen im weiteren Verlauf hinsichtlich ihrer Praxistauglichkeit und möglicher Einsatzperspektiven ausgewertet werden.

Netzwerk und Wissenstransfer

Neben den etablierten Austauschformaten wie dem Arbeitskreis der Aufgabenträger sowie dem Landesarbeitskreis Sicherheit, die im vergangenen Jahr mehrfach tagten, wurden mit dem Arbeitskreis Praxis und Forschung sowie dem Unterarbeitskreis (UAK) Security des Bundesverbands SchienenNahverkehr neue Fachgremien eingerichtet. Ergänzend wurde ein landesweiter Sicherheitskongress in der Historischen Stadthalle Wuppertal durchgeführt.

Arbeitskreis Praxis und Forschung

Urbane Sicherheit und Personenströme

Im Rahmen der Auftaktsitzung des neu eingerichteten Arbeitskreises am 7. Oktober 2025 fand ein intensiver fachlicher Austausch zwischen Expert*innen aus ganz Deutschland zu aktuellen sicherheitsrelevanten Forschungsansätzen statt. Die breite fachliche Aufstellung sowie die ausgeprägte Interdisziplinarität des Gremiums wurden durch die Beteiligung verschiedener Institutionen, darunter das Deutsche Forum für Kriminalprävention, das Institute of Affective Computing (IAC) sowie go.Rheinland, deutlich unterstrichen.

Die Agenda umfasste folgende Beiträge:

- **Forschung zu Personenströmen am IAS 7**
Prof. Dr. Armin Seyfried; Dr. Jette Schumann, Forschungszentrum Jülich
Neue Ansätze zur Analyse und Modellierung von Personenströmen: ein Thema, das insbesondere für die Sicherheit in stark frequentierten Verkehrsräumen zentral ist.
- **Urbane Sicherheit an Transitorten**
Dr. Tim Lukas, Bergische Universität Wuppertal
Sicherheitsdynamiken an Mobilitätsknotenpunkten: wie Sozialwissenschaft und Technikforschung zusammenwirken können, um sichere städtische Räume zu gestalten.
- **Bahnpolizeiliche Sicherheitsforschung am Beispiel des Sicherheitsbahnhofs Berlin**
Michael Thimm, Bundespolizeipräsidium Potsdam
Praxisnahe Forschungsansätze der Bundespolizei sowie Erkenntnisse aus dem Konzept „Sicherheitsbahnhof“.

Mit der ersten Sitzung des Arbeitskreises Praxis und Forschung am 07. Oktober 2025 wurde ein bedeutender Schritt zur Weiterentwicklung der Sicherheitsarbeit im ÖPNV vollzogen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr richtete die Veranstaltung aus, organisiert vom Forschungszentrum Jülich sowie dem KCS NRW.

Ziel des neuen Arbeitskreises: die oftmals auseinanderdriftenden Perspektiven von Forschung und Praxis enger miteinander verzahnen. Dieser Ansatz gewinnt für die Weiterentwicklung moderner Sicherheitskonzepte im ÖPNV zunehmend an Bedeutung.

Herausforderung: Forschung trifft Praxis

Ausgangspunkt für die Gründung des Arbeitskreises war eine zentrale Problemstellung: Wissenschaftliche Erkenntnisse entstehen häufig losgelöst vom operativen Alltag und treffen daher nicht immer auf unmittelbar umsetzbare Rahmenbedingungen. Gleichzeitig gibt es eine Vielzahl innovativer Forschungsprojekte, deren Potenziale in der praktischen Sicherheitsarbeit weder bekannt noch ausgeschöpft werden.

Umgekehrt verfügt die Praxis über wertvolle Erfahrungsräume, Testfelder und sogenannte „Spielwiesen“, die Forschungsvorhaben unterstützen und realitätsnah erproben können. Beide Seiten profitieren daher erheblich von systematischer Zusammenarbeit – und genau diese soll der Arbeitskreis nachhaltig fördern.

Für die Zukunft der Sicherheit im ÖPNV

Der Arbeitskreis Praxis und Forschung schafft eine strukturierte Plattform, um voneinander zu lernen, Herausforderungen gemeinsam zu analysieren und Lösungen schneller in die Umsetzung zu bringen. Durch die enge Verbindung zwischen wissenschaftlicher Expertise und operativer Erfahrung sollen Impulse entstehen, die die Sicherheitsarbeit im ÖPNV nachhaltig stärken.

Die Gründung dieses Arbeitskreises setzt damit ein klares Zeichen: Die Zukunft der Sicherheit im öffentlichen Verkehr erfordert Kooperation, Transparenz und kontinuierlichen Austausch – genau das, was dieser neue Kreis ermöglicht.

UAK Security des Bundesverbandes SchienenNahverkehr

Enge Vernetzung stärkt Reaktionsfähigkeit

Der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) ist der Dachverband der Aufgabenträger im SPNV in Deutschland. Er wurde 1999 (damals als Bundesarbeitsgemeinschaft der AT des SPNV) gegründet, bündelt heute die Interessen von 26 Bestellerorganisationen und organisiert deren fachlichen Austausch sowie die politische Vertretung auf Bundesebene.

Innerhalb dieses etablierten Rahmens entstand das Bedürfnis, sicherheitsrelevante Fragestellungen noch spezifischer und operativer zu bearbeiten. Die Verbände im Austausch für Sicherheit (ViASi) waren ein bereits bestehendes, themenfokussiertes Fachnetzwerk aus Vertreter*innen von Verkehrsverbänden und den Aufgabenträgern aus dem gesamten Bundesgebiet. Sie beschäftigten sich mit Sicherheitsfragen im SPNV und brachten praxisnahe Erfahrungen aus den jeweiligen Verbundgebieten ein. Hinsichtlich einer Ausweitung der Teilnehmenden und der Schaffung eines größeren bundesweiten Netzwerks, das den Austausch fördert, bundesweite Standards ermöglicht und eine wirksame Platzierung gemeinsamer Positionen zu aktuellen Sicherheitsthemen unterstützt, entschloss sich ViASi, sich der BSN Struktur anzuschließen und wurde dort als Unterarbeitsgruppe Sicherheit etabliert. Gleichzeitig erlaubt die engere Vernetzung eine schnellere Verknüpfung bei themenübergreifenden Fragestellungen und stärkt so die Reaktionsfähigkeit des gesamten Verbundes.

Operative Praxis trifft politischen Dialog

Auf diese Weise konnten die zuvor informell koordinierten Aktivitäten in ein institutionalisiertes Gremium überführt werden, das die Verbindung zwischen operativer Praxis, Verbandsarbeit und politischem Dialog systematisch stärkt. Damit ließ sich sicherheitsbezogene Expertise in Verbandspositionen überführen und in gesetzgeberische sowie regulatorische Verfahren einspeisen. Dieser Ansatz hilft dem SPNV, Sicherheitsanforderungen konsequent und koordiniert umzusetzen.



© CPCOMPARTNER

Sicherheitskongress NRW 2025

Entschlüsselung einer Diskrepanz

Über 200 Vertreter*innen aus der Branche kamen zusammen, um dem Thema Sicherheit gebührende Aufmerksamkeit zu verleihen und sich auszutauschen zu einem der zentralen Themen der Mobilitätswende: der Diskrepanz zwischen objektiver Sicherheit im Nahverkehr und dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. Am 16. September 2025 fand in der Historischen Stadthalle Wuppertal der Sicherheitskongress NRW 2025 statt – veranstaltet von der Landesinitiative Fokus Bahn NRW und dem KCS NRW. Unter dem Motto „360 Grad: Sicherheit im Blick – Subjektives Empfinden, objektive Verantwortung – Sicherheit als Baustein der Mobilitätswende“ bot der Kongress spannende Impulse, tiefgehende Diskussionen und die Möglichkeit zum fachlichen Austausch auf höchstem Niveau.

In fünf praxisorientierten Vertiefungssessions (Graffitiprävention im ÖPNV – Best Practices aus Hamburg / IHK-Qualifikation „Sicherheitskraft im ÖPV“ (IHK) / Gemeinsam sicher handeln – Praxisimpulse / Nachhaltige Sicherheitskonzepte aus der Sicherheitsforschung / Tatgelegenheiten vermeiden – Sicherheitsgefühl stärken) erhielten die Teilnehmenden Einblicke in spezifische Themenschwerpunkte und wählten gezielt die für ihren Arbeitsbereich relevanten Vorträge. Dabei standen praxisnahe Lösungsansätze und zukunftsweisende Strategien im Mittelpunkt, mit dem Ziel Sicherheit als gemeinschaftliche Aufgabe zu verstehen.

Leuchtturmfunktion mit Standard

Politik, Verkehrsunternehmen, Sicherheitsbehörden und Gesellschaft müssen zusammenarbeiten, lautet ein Ergebnis aus dem Teilnehmer*innenkreis des Kongresses. Die Schaffung innovativer Ansätze gibt der Sicherheit im Nahverkehr immer neuen Antrieb – sie bleibt ein kontinuierlicher Prozess. Dabei nimmt die neue Qualifikation für Sicherheitskräfte, eine IHK-Qualifikation, die neue Standards setzt für die Branche und sehr praxisnah ist, möglicherweise auch bundesweit eine Leuchtturmfunktion ein.



© CPCOMPARTNER

Zusammenfassung und Ausblick

Der vorliegende Bericht verdeutlicht, dass Sicherheit im ÖPNV NRW als dynamischer und kontinuierlicher Prozess zu verstehen ist. Sicherheit entsteht im Zusammenspiel struktureller, personeller und kommunikativer Maßnahmen und stellt eine wesentliche Grundlage für die Akzeptanz und nachhaltige Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme dar.

Mehr Resilienz

Widerstandsfähig sein gegen physische Bedrohungen: durch das neue KRITIS-Dachgesetz kommen auch auf Verkehrsunternehmen erhebliche Anforderungen zu, resümiert Holger Berens, Vorstandsvorsitzender im Bundesverband kritischer Infrastrukturen. Verkehrsunternehmen müssen ihre kritischen Prozesse identifizieren, Risiken bewerten und Maßnahmen ergreifen, um den Betrieb aufrechtzuerhalten oder schnell wiederherzustellen. Das neue Gesetz stärkt die Versorgungssicherheit und kann deutlich größere Schäden verhindern.

Stärkung des Sicherheitsgefühls

Kooperation, Transparenz und kontinuierlicher Austausch aller Beteiligten ermöglichen die professionelle Ausgestaltung eines umfänglichen Sicherheitsgefühls für Mitarbeitende und Fahrgäste. Wie auch in diesem Bericht zu lesen, reicht schon die Anwesenheit von Sicherheitspersonal, um dieses Gefühl zu stärken. Nicht ohne Grund bildet die neu geschaffene Qualifizierung zur „Sicherheitskraft im ÖPV (IHK)“ aussichtsreiche Perspektiven, der Sicherheit unterwegs einen einheitlichen Standard zu verleihen. Die IHK-zertifizierte Schulung wird maßgeblich dazu beitragen.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Bedeutung der Kommunikation für die Konstruktion von Sicherheit. Transparente Informationsstrategien können dazu beitragen, das Vertrauen der Fahrgäste zu stärken und das subjektive Sicherheitsgefühl positiv zu beeinflussen.

Erfolgsfaktoren

In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass Sicherheit nicht allein durch tatsächliche Maßnahmen, sondern auch durch deren Wahrnehmbarkeit und Vermittlung geprägt ist. Eine effektive Sicherheitsstrategie erfordert die koordinierte Zusammenarbeit aller Beteiligten. Der Austausch von Best Practices sowie die Integration innovativer Ansätze, etwa im Bereich Qualifizierung von Personal oder technologischer Entwicklungen wie beispielsweise der Einsatz von Künstlicher Intelligenz, werden dabei als zentrale Erfolgsfaktoren identifiziert.

Ausblick

Das kontinuierliche zukünftige Monitoring der subjektiven Sicherheit wird einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV leisten. Gleichzeitig stärkt es langfristig das Vertrauen der Öffentlichkeit in die ergriffenen Maßnahmen. Für zukünftige sicherheitspolitische Überlegungen rückt zudem eine alltägliche betriebliche Routine in den Mittelpunkt. Die Ticketkontrolle erweist sich als mit Abstand häufigster Auslöser verbaler und körperlicher Konflikte. Bei dem schockierenden Angriff in einem Regionalexpress in Rheinland-Pfalz bei Landstuhl im Februar 2026 kam ein Zugbegleiter ums Leben. Für die Zukunft gilt es, Beschäftigte wirksam zu schützen und konfliktträchtige Situationen präventiv zu entschärfen.

Auf Bundes- und Landesebene haben aufgrund des Vorfalls verschiedene Austauschformate der Sicherheitspartner stattgefunden wie beispielsweise der Austausch auf Landesebene in Nordrhein-Westfalen am 11. Februar 2026 sowie im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz der Länder am 25. und 26. März 2026 in Lindau. Für das Jahr 2026 wurden verschiedene Maßnahmen bereits umgesetzt (z.B. die vorzeitige Verlängerung der Sicherheitsteams NRW; der Start der IHK-Qualifikation) und weitere Maßnahmen zur Prüfung und Umsetzung vorangetrieben: die Weiterentwicklung der eingesetzten Videotechnik, Bodycams für alle Beschäftigten auf freiwilliger Basis sowie die datenschutzrechtliche Prüfung der Möglichkeit von Tonaufzeichnungen durch die Bodycams. Darüber hinaus ist ab 2026 ein subjektives Sicherheitsmonitoring in NRW für die nächsten fünf Jahren beschlossen worden.

Gemeinsam für mehr Sicherheit

Viele der in diesem Sicherheitsbericht dargestellten Maßnahmen und Initiativen wären ohne den Einsatz zahlreicher engagierter Menschen nicht möglich gewesen. Seit vielen Jahren tragen Mitarbeitende und Beteiligte aus den unterschiedlichsten Bereichen mit ihrer Erfahrung, ihrem Fachwissen und persönlichem Engagement maßgeblich zu Mobilität und Sicherheit in NRW bei. Ihr täglicher Einsatz stärkt einen sicheren und verlässlichen ÖPNV. Dafür gilt allen Beteiligten unser herzlichster Dank.

Abkürzungsverzeichnis

AT	Aufgabenträger
AGV	Allgemeinverfügung
ASK	Animierte Sicherheitskurzfilme
BSN	Bundesverband SchienenNahverkehr
DB	Deutsche Bahn AG
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
EKS	Einstiegskontrollsystem
EvL	Erschleichen von Leistungen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GSE	Gemeinsame Schwerpunkteinsätze
HBF	Hauptbahnhof
IHK	Industrie- und Handelskammer
KB	Kundenbetreuer*in
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit
KI	Künstliche Intelligenz
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW
NRW	Nordrhein-Westfalen
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
NZG	Nicht zuzuordnender Gegenstand
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regionalverkehr
Sidaba	Sicherheitsdatenbank NRW
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UAK	Unterarbeitskreis
ViASi	Verbünde im Austausch für Sicherheit
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Aufteilung nach Ereigniskategorien im SPNV (Fahrzeuge) im Jahr 2025.	7
Abbildung 2:	Erfassungen im SPNV (Fahrzeuge) NRW im Jahr 2025 aufgeteilt auf die Erfassungsmonate.	7
Abbildung 3:	Aufteilung der Gesamterfassungen im SPNV (Fahrzeuge) NRW der Jahre 2024 – 2025 auf die jeweiligen Ereignisarten getrennt nach Kategorien.	8
Abbildung 4:	Gesamterfassungen verbaler und körperlicher Gewalt im SPNV (Fahrzeuge) NRW im Jahr 2025.	9
Abbildung 5:	Erfassungen der Ereignisarten Beleidigung und Bedrohung (verbale Gewalt) sowie Körperverletzung (körperliche Gewalt) aufgeteilt auf die Betroffenenengruppen im SPNV (Fahrzeuge) NRW im Jahr 2025.	9
Abbildung 6:	Erfassungen der Ereignisarten Bedrohungen und Körperverletzungen mit Waffengebrauch im SPNV (Fahrzeuge) NRW.	10
Abbildung 7:	Erfassungen der Ereignisarten Beleidigung, Bedrohung (verbale Gewalt) und Körperverletzung (körperliche Gewalt) aufgliedert zum erfassten Ereigniszusammenhang im SPNV (Fahrzeuge) NRW.	10
Abbildung 8:	Sicherheitsrelevante Vorfälle bei der DB InfraGO AG.	11
Abbildung 9:	Gesamterfassung erhöhter Beförderungsentgelte in NRW im Jahr 2025.	13
Abbildung 10:	Entwicklungen von Straftaten in NRW Tatörtlichkeit „Bahn“.	18

Impressum

Herausgeber:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Kilian Schäfer, Leiter Stabsstelle KCS
Redaktion: Team KCS
Satz: msk:Next GmbH, Köln

Stand: Juni 2026



Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR (VRR)

Kompetenzcenter
Sicherheit NRW

Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

www.kcsicherheit.de

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

