Kompetenzcenter Sicherheit NRW

Sicherheitsbericht NRW 2021

www.kcsicherheit.de

NWL

Nahverkehr Rheinland

VRR

Inhalt

Inhalt 3

Einleitung 4

Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW 6
Eingeführt, bewährt, zukunftsorientiert 6
Erfassungen in der Sidaba 6
Reporting und Analysetools. 7
Schnittstelle für kommunale Verkehrsunternehmen –
Stadtwerke Bonn dabei 7
Aussagekräftige Lagebilder 7

Kundenzufriedenheit 14
Mit Sicherheit zufrieden 14

Berichte der Sicherheitspartner. 17
Eisenbahnverkehrsunternehmen 18
Kommunale Verkehrsunternehmen 22
Bundespolizei 26

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit 28
Bestmögliche Transparenz und Handlungssicherheit -
Das Corona Krisenmanagement. 28
3G-Kontrolltage in NRW 29
Blick nach vorn. 31
Netzwerk und Wissenstransfer 37

Fazit 40

Abkürzungsverzeichnis 41

Abbildungsverzeichnis. 42

Impressum 42

Einleitung

Danke! Diesem Sicherheitsbericht für das Jahr 2021 steht aufrichtiger Dank vorne an, so war doch das Jahr nicht nur geprägt von neuen epidemischen Wellen, sondern auch durch eine unvorhergesehene Flutkatastrophe. Diese Ereignisse wirkten sich auch auf die Sicherheit im Nahverkehr aus. Ein großer Dank muss deswegen hier den Sicherheitskräften, dem Zug- und Bahnhofspersonal sowie auch allen Fahrgästen ausgesprochen werden, die sich an die Regeln halten und diese auch selbst einfordern. Maskenpflicht, 3G-Regel, Abstand, Hygiene – damit haben alle einen großen Beitrag dazu geleistet, dass der öffentliche Nahverkehr auch zu Zeiten der Pandemie sicher war, damit Reisende und Zugpersonal gesund bleiben.

Der nun vorliegende aktuelle Sicherheitsbericht 2021 knüpft nahtlos an die bereits im Vorjahr eingeführten Maßnahmen an und gibt Einblicke darin, wie Sicherheit in NRW auch in Zukunft gewährleistet werden kann. Die vorliegenden Daten resultieren aus der Kooperation des Kompetenz-center Sicherheit (KCS) und den Aufgabenträgern (AT) mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), den kommunalen Verkehrsunternehmen (VU), der Bundespolizei sowie dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (VM). Wie Schulung und Sicherheit Hand in Hand gehen, das wird im vorliegenden Bericht eindrucksvoll dokumentiert.

Aufgrund nachfolgender Fakten wird aufgezeigt, wie wichtig geschulte Mitarbeiter*innen sind. Für die Kontrolle zur Maskenpflicht und der 3G-Regeln wurden zusätzlich rund 100 Sicherheitskräfte in den Zügen und rund 120 Sicherheitskräfte in den Bahnhöfen eingesetzt. Die vom Verkehrsministerium NRW zur Verfügung gestellten Mittel, wurden insgesamt mit 22,6 Millionen Euro beansprucht. Dem gegenüber stehen rund 1,5 Millionen Ansprachen von Fahrgästen in Zügen und Bahnhöfen hinsichtlich der Maskenpflicht sowie die Erfassung von fast 170.000 Maskenverstößen, nachzulesen auf den folgenden Seiten. Weitere Details zur Sicherheitslage im Jahr 2021 erschließen sich aus den Einträgen in die im vergangenen Jahr erfolgreich eingeführte Sicherheitsdatenbank (Sidaba). Aber nicht nur dieses Monitoring wirkt für die zukünftige Sicherheit und Mobilität. Darüber hinaus wird ein neues Gesamtkonzept zur Videostrategie an Bahnhöfen fortgeführt. Dadurch werden zusätzlich 100 Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen mit modernster Videotechnik ausgestattet – Kostenpunkt ca. 10 Millionen Euro. Ein dicht gewobenes Netz also an Sicherheit für die Mobilität und für die Menschen in Nordrhein-Westfalen.

Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW

Eingeführt, bewährt, zukunftsorientiert

Vom Maskenverstoß, Missbrauch der Notbremse bis zur Beleidigung – die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im SPNV und das an Bahnhöfen eingesetzte Sicherheitspersonal erfassen sicherheitsrelevante Vorfälle. Diese werden in der Sicherheitsdatenbank NRW zusammengeführt und abgebildet. Die Idee dahinter ist, sicherheitsrelevante Vorfälle landesweit standardisiert in einer Datenbank darzustellen, um umfassende Lagebilder generieren und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit durchführen zu können.

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.

Abbildung 1: Schematische Darstellung Maßnahmenfindung

Erfassungen in der Sidaba

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

Die sicherheitsrelevanten Vorfälle werden in den Ereigniskategorien „Straftaten", „Ordnungswidrigkeiten" und „Auffälligkeiten" mit entsprechenden Unterpunkten erfasst.

Während der Coronakrise wurde im September 2020 die Ereigniskategorie „Ordnungswidrigkeiten" mit der Ereignisart „Nichteinhaltung Maskenpflicht" ergänzt. So können Kundenbetreuer*innen und Sicherheitspersonal entsprechende Verstöße erfassen. Darüber hinaus werden seit Dezember 2021 die 3G-Verstöße in die Sidaba aufgenommen.

Reporting und Analysetools

Die Sidaba verfügt über umfangreiche Tools, welche eine genaue Lagebilderstellung über das Reporting und die Analyse ermöglichen. Siehe hierzu den Sicherheitsbericht 2020.

Schnittstelle für kommunale Verkehrsunternehmen – Stadtwerke Bonn dabei

Zur Einbindung von kommunalen Verkehrsunternehmen werden zwei verschiedene Formen des Zugangs bereitgestellt. Die VU können die Sicherheitsdatenbank (Sidaba) kostenfrei nutzen, wenn das Personal mit Mobiltelefonen oder Tablets ausgerüstet ist. Über die Webapp wird die Sidaba direkt bedient, ganz gleich, ob jemand in der administrativen oder auswertenden Rolle Reports oder Analysen erstellt.

Neben dem Direktzugang per Mobiltelefon oder Tablet steht auch noch eine Schnittstelle zur Anbindung von Leitstellen der VU zur Verfügung. Darüber wurde bereits die Datenbank der Stadtwerke Bonn angeschlossen.

VU, die ihre Vorfälle direkt in Ihren Leitstellensystemen erfassen, können ebenfalls über eine elektronische Schnittstelle die Meldungen an die Sidaba weiterleiten.

Aussagekräftige Lagebilder

Nur leichter Anstieg bei Auswertung sicherheitsrelevanter Vorfälle

Ein Jahr nach Inbetriebnahme der neuen Sicherheitsdatenbank NRW im Jahr 2020, lässt sich eine positive Entwicklung des Eintrageverhaltens von sicherheitsrelevanten Vorfällen ablesen. Hierdurch ist es möglich, aktuelle und aussagekräftige Lagebilder darzustellen. Diese wiederum werden genutzt, um zielgerichtete Einsätze von Sicherheitskräften im Nahverkehr zu planen und zu steuern. Seit dem 15.12.2021 werden auch 3G-Verstöße in die Sidaba aufgenommen, die mit 278 Vorfällen bis zum Ende des Berichtsraumes aufgeführt wurden.

Zusammenhänge erkennen und schnell reagieren – das ist ein wesentlicher Vorteil der Sidaba. Von Januar bis Dezember 2021 liegen die Zahlen der Sidaba zu den sicherheitsrelevanten Vorfällen auf einem gleichbleibenden Niveau (Abbildung 2). Lediglich in den Monaten Februar und Juli nimmt die Anzahl der eingetragenen Fälle ab und erreicht im Juli mit 2.941 sicherheitsrelevanten Vorfällen ihren niedrigsten Wert. Mögliche Gründe für diesen Rückgang liegen in der Verlängerung des Lockdowns bis zum 7. März 2021. Der Rückgang im Juli, erklärt sich durch die gesunkene Zahl von Reisenden aufgrund der Sommerferien.

Der Einsatz zusätzlichen Sicherheitspersonals seit Oktober 2020 steigert nach wie vor die Einträge in die Sidaba. Im Jahr 2021 wurden somit insgesamt 40.258 (ohne „Nichteinhaltung Maskenpflicht“) sicherheitsrelevante Vorfälle eingetragen. Für die Nutzer*innen der Sidaba, also Verkehrsunternehmen und Sicherheitspartner, ist somit eine Datenbasis entstanden, die an Bedeutung gewonnen hat. Zeit, Ort und Art der 40.258 Vorfälle ermöglichen handlungsweisende und richtungsgebende Eckpfeiler einer sicherheitsorientierten Mobilitätsoffensive.

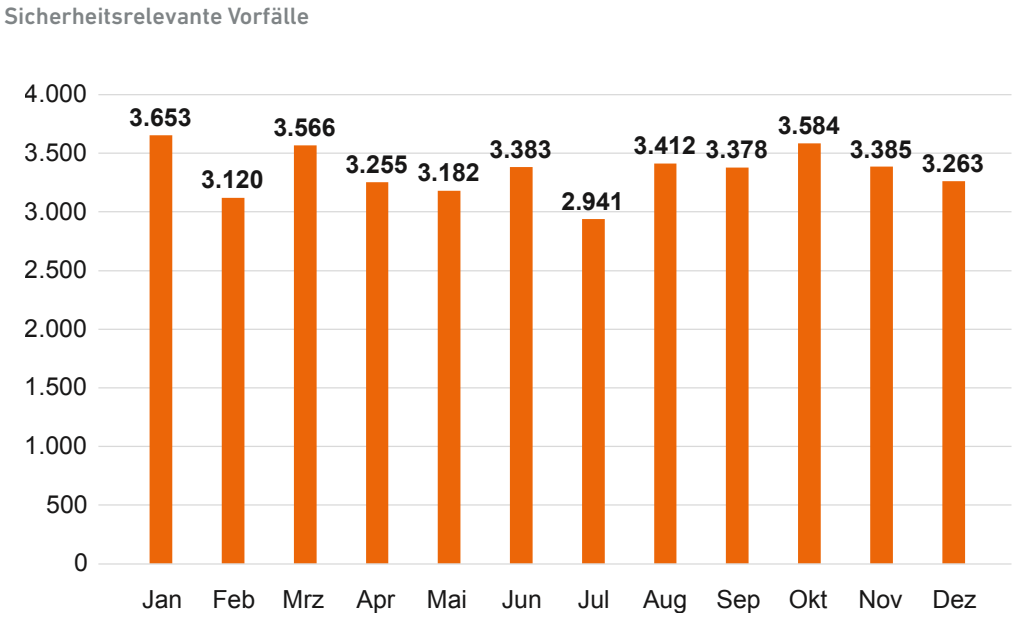


Abbildung 2: Darstellung der Ereignisse im Jahr 2021 nach Monatsverlauf (ohne „Nichteinhaltung Maskenpflicht")

Aufteilung nach Ereigniskategorien

40.258 sicherheitsrelevante Vorfälle verteilen sich in Abbildung 3 auf drei Ereigniskategorien. Die Straftaten nehmen mit 67 Prozent oder 27.117 den größten Teil für das Jahr 2021 ein. Danach folgen die Auffälligkeiten mit 18 Prozent oder 7.075 Eintragungen. Der dritte Bereich besteht aus den Ordnungswidrigkeiten mit 15 Prozent oder 6.066 Eintragungen (ohne „Nichteinhaltung Maskenpflicht").

In Abbildung 4 werden die Ereigniskategorien weiter aufgeschlüsselt. Das „Erschleichen von Leistungen" (8.730) nimmt im Berichtsjahr 2021 die vorderste Position bei den Straftaten ein, direkt gefolgt von den „Sachbeschädigungen" (6.271) und „Beleidigungen" (5.289). Die Ordnungswidrigkeiten setzen sich prioritär aus den Ereignisarten „Verunreinigung" (2.532), „Belästigung" (1640) sowie „Aggressives Betteln" (1.616) zusammen. Die Auffälligkeiten bestehen aus „Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend" (4.700) und „Personen ohne Reiseabsicht anwesend" (2.375). Die Zahlen für besonders schwere Vergehen wie Körperverletzungen, Sexualdelikte, Diebstahl und Raub fallen deutlich geringer aus.

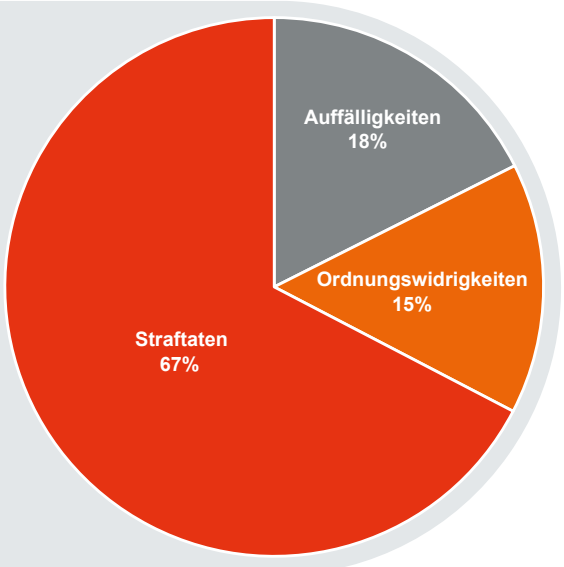


Abbildung 3: Ereigniskategorien 2021

Auffälligkeiten	7.075
Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend	4.700
Personen ohne Reiseabsicht anwesend	2.375
Ordnungswidrigkeiten	**6.066**
Verunreinigung	2.532
Belästigung	1.640
Aggressives Betteln	1.616
Verstoß gegen 3 G Regeln	278
Straftaten	**27.117**
Erschleichen von Leistungen	8.730
Sachbeschädigung	6.271
Beleidigung	5.289
Hausfriedensbruch	2.491
Bedrohung	2.412
Missbrauch Notbremse	1.062
Körperverletzung	620
Diebstahl	139
Sexualdelikt	97
Raub	6
Gesamtergebnis	**40.258**

Abbildung 4: Auswertung der Ereignisarten

Nichteinhaltung Maskenpflicht

Insgesamt 169.152 Maskenverstöße wurden im SPNV NRW im Jahr 2021 dokumentiert. Dies stellt eine erhebliche Steigerung zum Vorjahr dar, in welchem die Anzahl der Maskenverstöße noch bei 5.739 lag. Zur Einordnung: Zum einen wurde im Jahr 2020 erst ab September erfasst, zum anderen sind gestiegene Infektionszahlen im Jahr 2021 mit entsprechenden verstärkten Kontrollmaßnahmen (siehe Kapitel 3G-Kontrolltage NRW) einhergegangen.

Oktober und November mit Höchstwert

Seit September 2020 tragen Kundenbetreuer*innen und Sicherheitspersonal die Verstöße gegen die Maskenpflicht in die Sidaba ein. Von dieser Zeit an erfassten die Mitarbeiter organisationsübergreifend bis zum 31.12.2021 insgesamt 169.152 Verstöße gegen die Maskenpflicht. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in den wöchentlichen Telefonkonferenzen vorgestellt und bilden die Grundlage für Maßnahmen zur Einhaltung der Maskenpflicht. Im folgenden Diagramm werden die Eintragungen nach Monaten dargestellt:

Nichteinhaltung Maskenpflicht SPNV NRW 2021

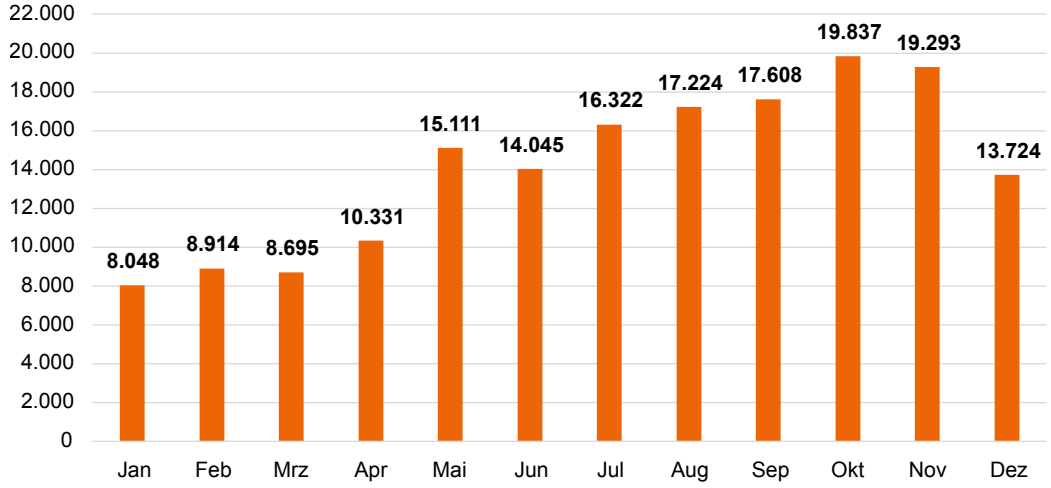


Abbildung 5: Nichteinhaltung Maskenpflicht SPNV NRW 2021

2021 startete schon mit einem erhöhten Anstieg im Vergleich zum Dezember 2020. Im Laufe des Jahres ist eine zunehmende Steigerung zu verzeichnen, die im Oktober mehr als das Doppelte an Fallzahlen erreicht. In diesem Monat verzeichneten die Mitarbeiter 19.837 Fälle, die dann zum Ende des Jahres wieder abnahmen und mit 13.724 Fällen im Dezember endeten. Diese erhöhten Fallzahlen lassen sich vor allem durch den großen Einsatz zusätzlichen Sicherheitspersonals und den durchgeführten Kontrolltagen erklären

Betroffene – nur jeder zehnte Vorfall gegen Fahrgäste

Bei einer genaueren Betrachtung der 40.258 sicherheitsrelevanten Vorfälle (ohne Nichteinhaltung Maskenpflicht) zeigt sich in Abbildung 6, dass sich mit 46,1 Prozent die meisten Vorfälle wie schon im Jahr 2020, auf die Verkehrsstationen und die Verkehrsunternehmen beziehen. 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", weil keine Personen direkt betroffen sind. An den 9.921 sicherheitsrelevanten Vorfällen gegenüber dem Personal (24,6%) lässt sich erkennen, dass etwa jeder vierte sicherheitsrelevante Vorfall die Mitarbeiter der EVU betraf. Die Fahrgäste waren im Jahr 2021 von 4.207 sicherheitsrelevanten Vorfällen betroffen. Bei einer Gesamtzahl von 40.258 Vorfällen macht dies 10,5 Prozent aus. Somit betrifft jeder zehnte Vorfall die Fahrgäste.

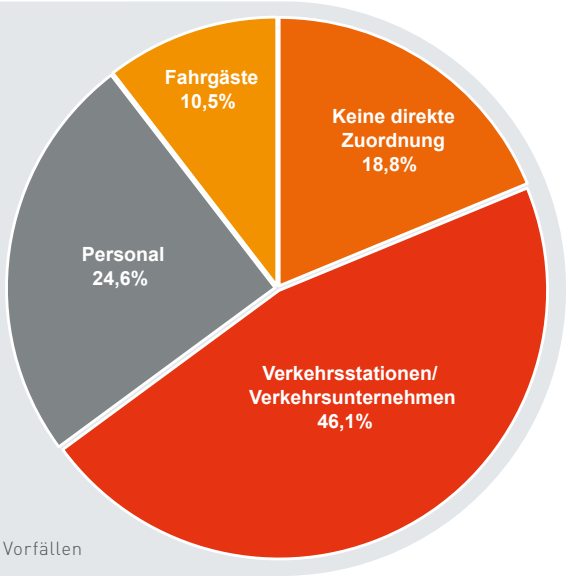


Abbildung 6: Betroffene von sicherheitsrelevanten Vorfällen

In der folgenden Ansicht werden die sicherheitsrelevanten Vorfälle genauer aufgeschlüsselt. Dadurch lassen sich weitere Erkenntnisse über die Sicherheitslageablesen. Diese beinhaltet somit 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 75,50%		
aktive Belästigung 28,11%	passive Belästigung 61,11%	schwerwiegende Ereignisse 10,78%
• Aggressives Betteln • Belästigung • Beleidigung	• Alkohol-/Drogenkonsumenten anwesend • Erschleichen von Leistungen • Hausfriedensbruch • Personen ohne Reiseabsicht anwesend • 3G Verstöße	• Bedrohung • Diebstahl • Körperverletzung • Raub • Sexualdelikt
Handlungen gegen Sachen 24,50%		
Beschädigungen/Vandalismus 88,90%	Einbruch/Diebstahl 0,33%	Störung des Betriebes 10,77%
• Angriff auf Fahrzeuge • Beschädigung von Sitzen • Etching • Graffiti • Scratching • Verunreinigung • Sonstiges	• Aufbrechen von Automaten • Einbruch	• Missbrauch Notbremse
Gesamtereignisse 40.258		

Abbildung 7: Handlung gegen Personen und Sachen

Die Handlungen gegen Personen machten 75,50 Prozent aller sicherheitsrelevanten Vorfälle aus. Passive Belästigungen bildeten dabei mit 61,11 Prozent den Hauptteil, wogegen schwerwiegende Ereignisse mit 10,78 Prozent am geringsten ausfielen.

Handlungen gegen Sachen umfassten 24,50 Prozent der sicherheitsrelevanten Vorfälle. 88,90 Prozent davon entfallen auf Beschädigungen und Vandalismus, also auf das Zerstören von Sitzen, Zerkratzen von Scheiben, Verunreinigungen oder Graffiti.

Unterteilung Sachbeschädigungen und Lösungsansatz

Von den 6.271 Sachbeschädigungen nehmen die „Graffiti"-Verstöße den größten Teil ein (Abbildung 8). Genau 3.836 Vorfälle wurden in die Sidaba aufgenommen. Zur Aufarbeitung des Problems wurde bereits ein Unterarbeitskreis durch das KCS eingerichtet, der die technischen und personellen Lösungen untersucht hat. Die Ergebnisse werden weiter unten im Sicherheitsbericht beschrieben (siehe Kapitel „Gemeinsam gegen Graffiti").

Sachbeschädigung	Anzahl
Graffiti	3.836
Sonstiges	1.749
Beschädigung von Sitzen	473
Angriff auf Fahrzeuge	133
Scratching	47
Aufbrechen von Automaten	29
Einbruch	4
Gesamtergebnis	**6.271**

Abbildung 8: Sachbeschädigung

Vorfälle nach Produktarten und Stationen

Das folgende Diagramm (Abbildung 9) erläutert, wo die sicherheitsrelevanten Vorfälle aufgenommen wurden. Mit 26.202 Fällen stehen die Regionalbahnen und Regionalexpresse an der Spitze. 65,1 Prozent der sicherheitsrelevanten Vorfälle ereigneten sich dort. Darauf folgen die Stationen mit 7.099 (17,6 Prozent) und die S-Bahnen mit 6.957 (17,3 Prozent) Vorfällen.

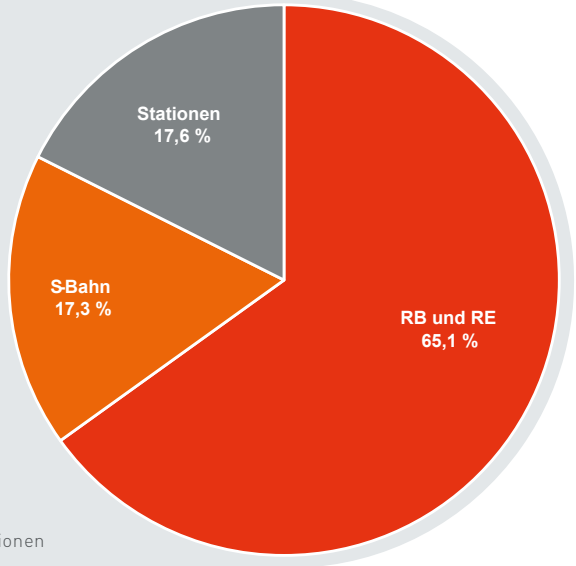


Abbildung 9: Vorfälle nach Produktarten und Stationen

Vorfälle nach Wochentagen: Spitze am Samstag

Im Verlauf einer typischen Woche im Jahr 2021 bewegen sich die sicherheitsrelevanten Vorfälle von Montag bis Donnerstag auf einem gleichen Niveau. Zum Wochenende steigen die Vorfälle, der Freitag liegt bei 6.027 Vorfällen und der Samstag nimmt dann noch einmal um 366 Vorfälle zu, bildet dann mit 6.393 Fällen die Spitze. Zum Sonntag hin sinken die Vorfälle auf den niedrigsten Wert mit immerhin noch 5.143 gemeldeten Verstößen.

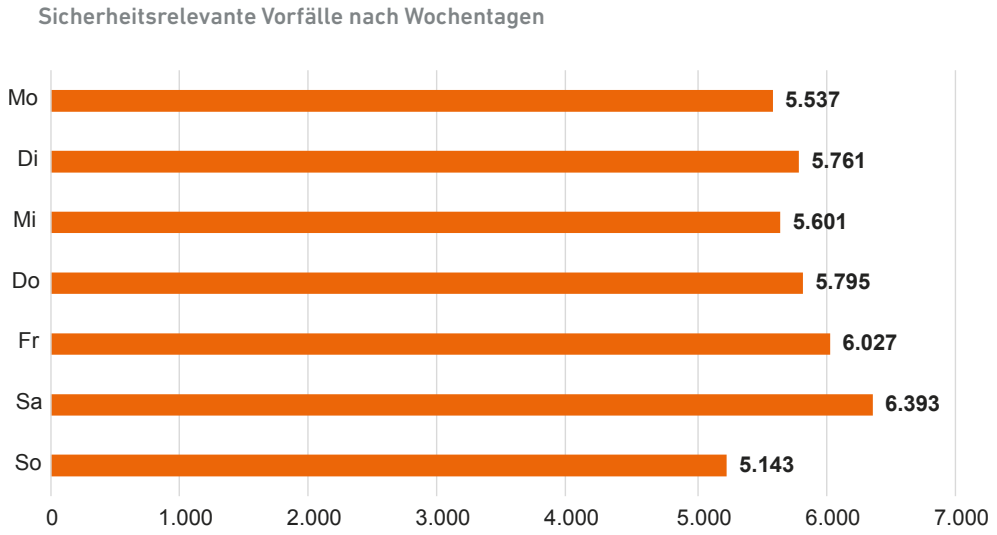


Abbildung 10: Darstellung der Ereignissen 2021 im Wochenverlauf

Einträge der Verfügungsdienste Sicherheit VRR

Bei den Einträgen der Verfügungsdienste nimmt der Monat März in Abbildung 11 mit 851 Einträgen sicherheitsrelevanter Vorfälle die Spitze des Jahres 2021 ein. Die Einträge fallen in den Monaten Mai, Juli und Dezember geringer aus als in den restlichen Monaten. Die gemeldeten Vorfälle im Dezember fielen vermutlich wegen den Feiertagen geringer aus.

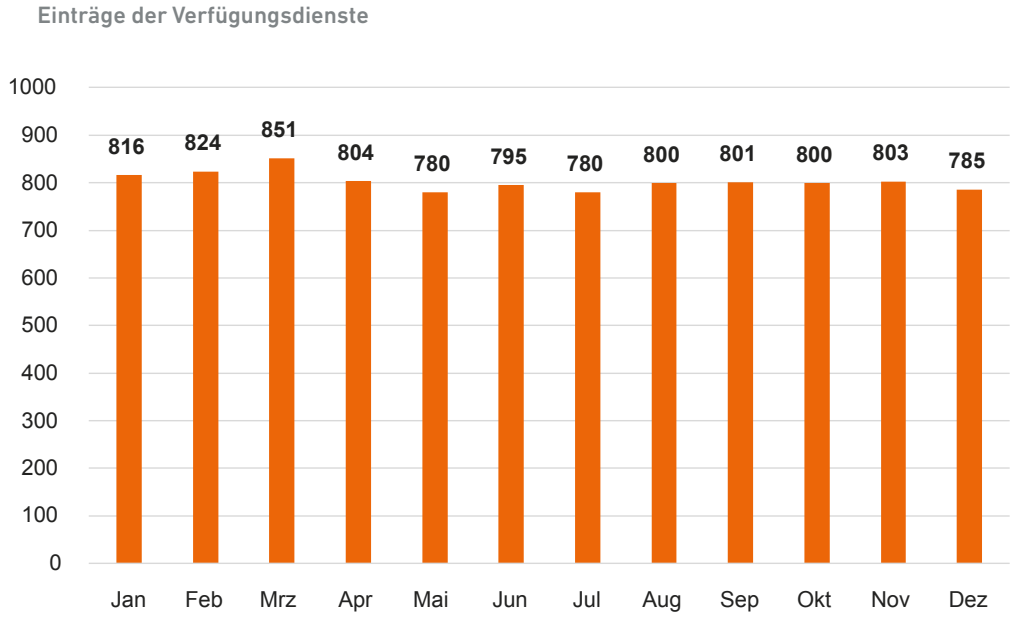


Abbildung 11: Verfügungsdienste Sicherheit im VRR

Kundenzufriedenheit

Mit Sicherheit zufrieden

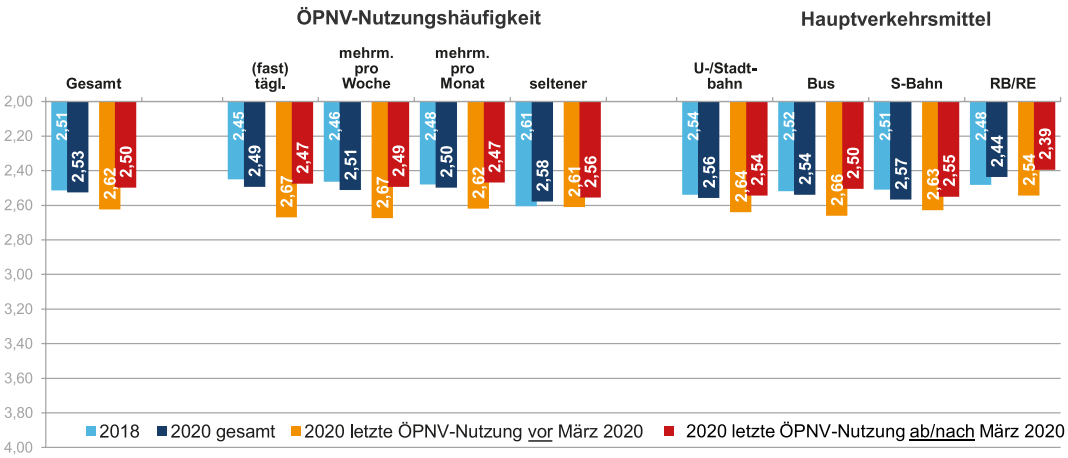
Die Erwartungen und Wünsche der Nahverkehrskund*innen in Nordrhein-Westfalen sind zentrale Themen bei den Marktforschungsstudien des Kompetenzcenters Marketing NRW. Zu den regelmäßig durchgeführten Studien gehört das landesweite Kundenbarometer. Diese repräsentativ angelegte Telefonbefragung von ÖPNV-Kund*innen erfolgt seit 2002 im Zwei-Jahres-Rhythmus und ermittelt die Zufriedenheit mit dem gesamten Leistungsspektrum von Bus und Bahn – seit 2020 im Methodenmix mit ergänzender Online-Befragung. Die Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers dienen als Hilfestellung bei der mittel- und langfristigen Planung künftiger Nahverkehrsmaßnahmen. Einige Fragestellungen zielen beim NRW-Kundenbarometer auf das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste im Nahverkehr ab.

Bei der aktuellen Befragung bewerteten die Teilnehmenden anhand der bewährten verbalen Skala von vollkommen zufrieden (=1) bis unzufrieden (=5) unter anderem jeweils ihre Zufriedenheit mit der Sicherheit im Fahrzeug und an Stationen oder Haltestellen tagsüber und abends.

Sicherheit im Fahrzeug tagsüber überdurchschnittlich gut

Im Vergleich zur Globalzufriedenheit („Wie zufrieden sind Sie mit den Leistungen von Bus und Bahn insgesamt?"), bei der die Befragten 2020 eine durchschnittliche Bewertung von 2,87 abgaben, wird die Sicherheit im Fahrzeug tagsüber mit 2,53 überdurchschnittlich gut bewertet. Das subjektive Sicherheitsgefühl verschlechtert sich jedoch in den Abendstunden. Die Bewertung von 2,96 abends liegt deutlich unter den Tageswerten und der durchschnittlichen Globalzufriedenheit. Insbesondere die Skepsis vor „unangenehmen Personen" und zum Teil nicht verfügbares Sicherheitspersonal sowie die Angst vor Kriminalität und davor, bei Gefahr allein zu sein, bewirken abends eine Verschlechterung des allgemeinen Sicherheitsgefühls, so die unzufriedenen Kunden auf Nachfrage. Für die Leistungen von Bus und Bahn werden tagsüber eher zu volle Verkehrsmittel und hierdurch der zu geringe Sicherheitsabstand kritisiert.

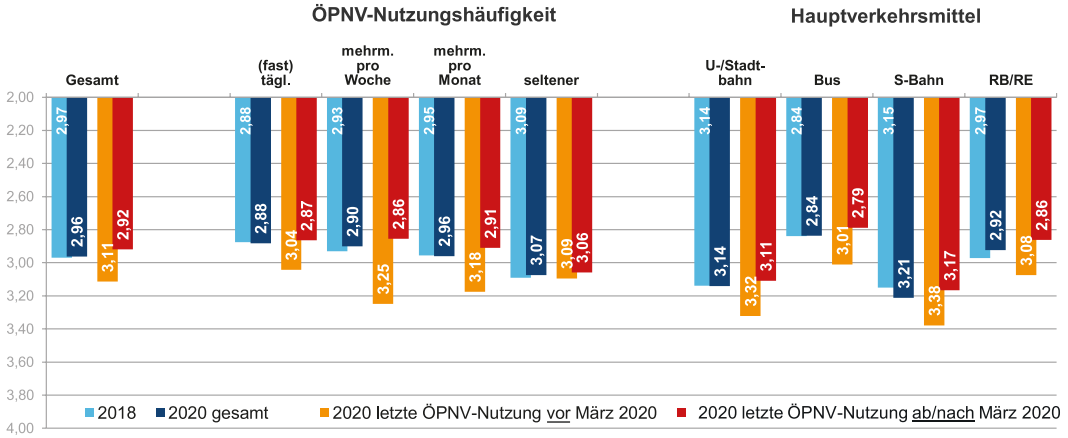
Sicherheit im Fahrzeug – tagsüber



Verbale Skala: 1 = vollkommen zufrieden 5 = unzufrieden

Abbildung 12: Sicherheit im Fahrzeug - tagsüber Quelle: KCM

Sicherheit im Fahrzeug - abends



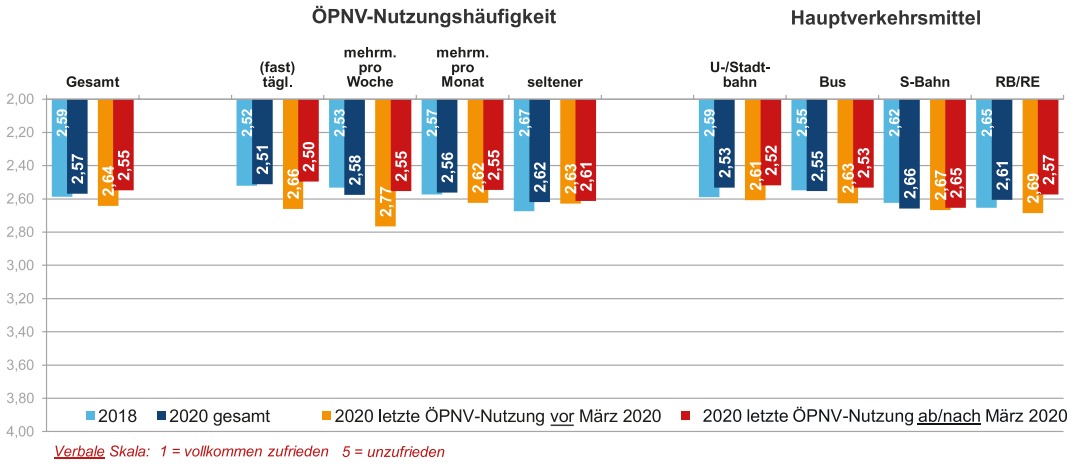
Verbale Skala: 1 = vollkommen zufrieden 5 = unzufrieden

Abbildung 13: Sicherheit im Fahrzeug - abends Quelle: KCM

In den Abendstunden verringert sich das Sicherheitsgefühl an Haltestellen und Stationen

Die Benotung der Sicherheitssituation an Haltestellen und Stationen tagsüber von 2,57 ist vergleichbar mit den Werten des Sicherheitsgefühls in den Fahrzeugen. In den Abendstunden verschlechtert sich das Sicherheitsgefühl. Die Befragten kritisierten hierbei am häufigsten die fehlende Beleuchtung an den Stationen und die Angst, bei Gefahr allein zu sein. Unabhängig von der Tageszeit wurden „unangenehme Personen" und „kein Sicherheitspersonal" als Unzufriedenheitsgründe der weniger zufriedenen oder unzufriedenen ÖPNV-Nutzenden genannt.

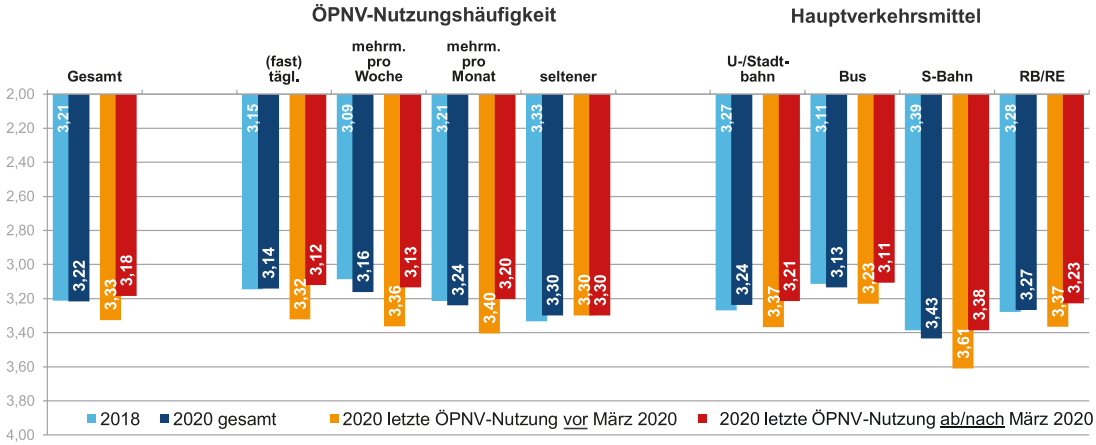
Sicherheit an Haltestellen - tagsüber



Verbale Skala: 1 = vollkommen zufrieden 5 = unzufrieden

Abbildung 14: Sicherheit an Haltestellen - tagsüber Quelle: KCM

Sicherheit an Haltestellen - abends



Verbale Skala: 1 = vollkommen zufrieden 5 = unzufrieden

Abbildung 15: Sicherheit an Haltestellen - abends Quelle: KCM

Sicherheit an Stationen

Bei der Betrachtung der ÖPNV-Nutzungshäufigkeit bewerten Fahrgäste, die regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzen, die Sicherheit besser als Gelegenheitsnutzer. Insbesondere die täglich Pendelnden empfinden eine höhere subjektive Sicherheit. Diejenigen Befragten, die zum Zeitpunkt der Befragung das letzte Mal vor dem Beginn der Corona-Pandemie im März 2020 gefahren waren, gaben sowohl für die Sicherheit im Fahrzeug als auch an den Haltestellen eine schlechtere Bewertung ab als diejenigen, die auch während der Pandemie den ÖPNV genutzt haben.

Ständige Verbesserung

Die Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers zeigen die Bedürfnisse der Fahrgäste auf und skizzieren Handlungsnotwendigkeiten in Bezug auf das subjektive Sicherheitsgefühl im ÖPNV. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit bewirken seit zwei Jahrzehnten ständig leicht verbesserte Werte. Im Jahr 2022 findet erneut ein NRW-Kundenbarometer statt.

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

Eisenbahnverkehrsunternehmen

Abellio Rail GmbH

Allgemeine Sicherheitslage
827 Vorfälle weniger

Die Zahl der Übergriffe konnte im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesenkt werden. Im Jahr 2020 gab es insgesamt 2.824 Vorfälle, 2021 sank die Zahl der Vorfälle auf 1.997. Das ist ein Rückgang um 827 Vorfälle bzw. 29,3 %. Im Dezember wurden 131 Vorfälle gemeldet, 42 weniger als im Vormonat. Exakt die gleiche Anzahl wurden auch im Dezember 2020 gemeldet.

DB Regio AG

Allgemeine Sicherheitslage

Die Pandemie hatte offenbar einen signifikanten Einfluss auf die Sicherheitslage im Jahr 2021. Die damit verbundenen Kontrollen zur Einhaltung der Maskenpflicht sowie der 3G-Regel sorgten für zusätzliches Konfliktpotenzial. Dies spiegelt sich insbesondere im Anstieg der personenbezogenen sowie der Hausrechtsdelikte wider. Der Einsatz von zusätzlichen Sicherheitskräften führte dabei zu einer Erhöhung des Kontrollumfangs und damit auch zu einem Anstieg der dokumentierten Fälle.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die Vorfälle im Jahr 2021 sind im Vergleich zu 2020 um rund 10 % gestiegen. Im Einzelnen lässt sich die Veränderung wie folgt aufschlüsseln:

- 58 % Anstieg bei Vorfällen mit Hausrechtsdelikten
- 34 % Anstieg bei personenbezogenen Delikten
- 19 % Anstieg bei gefährlichen oder störenden Eingriffen
- 21 % Rückgang bei Sachbeschädigungen

Schwerpunkte im Jahr 2021 bezogen auf sicherheitsrelevante Vorfälle waren die Linien S 1, RB 27, RE 42, RE 8, RB 33, RE 2, RE 57 und S 4.

Es wird davon ausgegangen, dass durch den Einsatz des zusätzlichen Sicherheitspersonals ein Anstieg an Übergriffen auf die Mitarbeiter*innen verhindert wurde. Die Zugbegleiter*innen sahen die Anwesenheit des Sicherheitspersonals als sehr positiv an. Darüber hinaus konnte durch die Begleitung sowohl die Effizienz aller Mitarbeitenden gesteigert als auch die subjektive Sicherheit verbessert werden. Auch Übergriffe auf die Zugbegleiter*innen wurden in diesem Zusammenhang nicht dokumentiert. Die Fahrgäste haben die Kontrollen der 3G-Regel als sehr positiv empfunden und als Bilanz diese sogar eingefordert.

Schwerpunkte in Bezug auf die dokumentierten Übergriffe auf das eingesetzte Zugbegleit-personal waren die Linien S 1, RB 27, RE 42, RE 8, RB 33, RE 2, RE 57 und S 4.

Durch die enormen Anstrengungen zur Graffitiprävention, konnten die Sachbeschädigungen um 21 % reduziert werden. Die Graffiti-Szene agiert jedoch sehr flexibel, wodurch die Anzahl der Vorfälle und die damit verbundenen Schäden dennoch weiter ihren Lauf nehmen.

Ausblick

Zum Schutz unserer Zugbegleiter*innen soll die bewährte Maßnahme der gemeinsamen Dienste auch im Jahr 2022 fortgesetzt werden. Darüber hinaus soll das Personal regelmäßig in Deeskalationstechniken geschult und flexibel durch Sicherheitspersonal unterstützt werden.

Dem hohen Graffitiaufkommen wirken wir gemeinsam mit der DB Sicherheit mit Konzepten zur Fahrzeug- und Standortbewachung entgegen.

eurobahn

Allgemeine Sicherheitslage

Im Jahr 2021 haben sich bei der eurobahn 54 dokumentierte Ereignisse nach Aggressionen von Fahrgästen gegenüber den eingesetzten Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuern ergeben. Diese führten in Folge zu einem Arbeitsunfall. Mit einer Zunahme dieser Art an Vorkommnissen um rund 70 % zum Vorjahr, ist weiterhin eine negative Entwicklung bei den schwerwiegenden Ereignissen festzustellen.

Entwicklung im Jahresverlauf

Subjektive Wahrnehmung der Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer und entsprechende Einträge in die Sicherheitsdatenbank bestätigen diese Entwicklung. Insbesondere in der Ereigniskategorie der Straftaten haben die Einträge unter anderem zu Beleidigung, Bedrohung und Körperverletzung um bis zu 90 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zugenommen. Die Entwicklung hat mit einer weiterhin zunehmenden Gewaltbereitschaft einzelner Fahrgastgruppen zu tun, die sich nicht an geltende Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen und allgemein geltende Umgangsformen halten wollen. Dies geschieht sehr zum Nachteil der anderen Fahrgäste der eurobahn und des eingesetzten Servicepersonals im Zug.

Die Maskenpflicht und die 3G-Kontrollen im Zug führten zu zusätzlichem Diskussions- und Aggressionspotenzial. In der eurobahn wurden im Jahr 2021 über 42.000 Ereignisse in der Sicherheitsdatenbank gemeldet, die mit Verstößen gegen die Trage- und Nachweispflicht in Zusammenhang standen. Die Ereignisse beziehen sich weiterhin auf alle Linien in Ballungsräumen und zwischen Mittel- und Oberzentren. Die Linie RE 13 bleibt zudem mit ihrem grenzüberschreitenden Verkehr in die Niederlande und der Ereignisse dort in einem besonderen Fokus.

Aufgrund der allgemeinen Corona-Maßnahmen im Jahr 2021 waren die Herausforderungen des Servicepersonals mit Fahrgästen im abendlichen Freizeitverkehr an den Wochenenden teils stark rückläufig. Dieser positive Effekt wurde durch die insgesamt zunehmend gereizte Stimmung einzelner Fahrgastgruppen wiederum aufgrund der geltenden Corona-Maßnahmen kompensiert. Also trotz der teils reduzierten Fahrgastzahlen war kein signifikanter Entspannungseffekt sichtbar.

Sicherheitsgefühl steigt

Kunden*innen wie Mitarbeiter*innen haben 2021 den Einsatz des Sicherheitspersonals im Zug bei der Durchsetzung der Maskenpflicht und der 3G-Kontrollen durchweg begrüßt. Die Sicherheitskräfte trugen insgesamt zu einem positiven Sicherheitsgefühl bei.

Dass dieser Einsatz die Entwicklung der schwerwiegenden Ereignisse im Zug jedoch nicht umkehren konnte, ist besorgniserregend und führt insgesamt zu einer negativen Bilanz.

Ausblick

Präventionsmaßnahmen beispielsweise durch Schulungen können dazu beitragen, schwerwiegende Ereignisse zu reduzieren. Die eurobahn hat ein Konzept erarbeitet, um den Eigenschutz des Servicepersonals zu erhöhen. Diese Maßnahme ist für das Jahr 2022 vorgesehen, ersetzt jedoch nicht den regelmäßigen und flächendeckenden Einsatz von Sicherheitspersonal in den Zügen der eurobahn und im nordrhein-westfälischen SPNV insgesamt. Aus Sicht der eurobahn ist der regelmäßige Einsatz von Sicherheitspersonal mit hoher sichtbarer Präsenz im Interesse aller ein wesentliches und wirkungsvolles Mittel, um den Entwicklungen der schwerwiegenden Ereignisse im Zug zielgerichtet entgegenzuwirken.

HLB Hessenbahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Die Sicherheitslage im Netzbereich ist unkritisch. Da vorwiegend Strecken im ländlichen Raum bedient werden, ist das Fahrgastaufkommen bis auf die Schülerverkehre und die Verkehre in und aus den Oberzentren eher gemäßigt. Kritische Sicherheitssituationen in größerem Ausmaß hat es 2021 nicht gegeben. Spezielle Gefahrenschwerpunkte sind nicht zu identifizieren. Ganzjährig wurde im Rahmen der Maskenkontrolle punktuell zusätzliches Sicherheitspersonal eingesetzt. Sowohl die Kunden als auch unsere Mitarbeiter*innen begrüßen sehr den Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal.

Entwicklung im Jahresverlauf

Neben den regelmäßig stattfindenden eigenen Fortbildungs- und Schulungsmaßnahmen für unser Zugbegleitpersonal (unter anderem zur Deeskalation) wurde erstmalig ein Informations- und Erfahrungsaustausch mit der Bundespolizei Sankt Augustin zu den Themen Deeskalation und Eigenschutz durchgeführt.

Ausblick 2021

Die Durchführung der Masken- und 3G-Kontrollen durch zusätzliches Security-Personal wird fortgesetzt. Ebenfalls wird eine Wiederholung des Erfahrungsaustausches mit der Bundepolizei Sankt Augustin angestrebt.

National Express Rail GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

National Express hat im Jahr 2021 einen Anstieg von Übergriffen auf die eingesetzten Kundenbetreuer*innen verzeichnet. Von National Express beziehungsweise den Kundenbetreuungs-Dienstleistern Apollo und Stölting wurden 6.065 Einträge in der Sidaba vorgenommen. Davon beziehen sich allein über 3.000 Einträge auf die Nichteinhaltung der Maskenpflicht. Einen Rückgang von bestimmen Ereignissen kann dabei nicht beobachtet werden.

Entwicklung im Jahresverlauf

Einen Schwerpunkt bilden insbesondere die RRX-Linien RE 5 in den Abschnitten Düsseldorf – Wesel und Bonn – Koblenz sowie die Linie RE 6 im Abschnitt Düsseldorf-Dortmund sowie im Bereich Ostwestfalen. Auf der Linie RE 4 gibt es immer wieder Probleme im Bereich Wuppertal / Hagen / Dortmund. Auf den Linien RB 48 und RE 7 ist die Anzahl der Vorfälle insgesamt geringer, wobei sich auch hier ein Schwerpunkt im Raum Wuppertal herauskristallisiert hat.

Auffällig ist das mitunter sehr gewalttätige Vorgehen von Fahrgästen gegenüber unserem Personal, wobei viele der Angriffe völlig unvermittelt stattfanden. So wurde einer unserer Mitarbeiter am 11.08.2021 in Oberhausen von zwei unter Alkohol- und Drogeneinfluss stehenden Fahrgästen gewürgt, bespuckt und durch drei Faustschläge ins Gesicht verletzt. Am 07.10.2021 kam es wiederum durch alkoholisierte Fahrgäste zu einem Übergriff auf zwei im RE 5 eingesetzten Kundenbetreuer im Raum Koblenz. Die drei Täter konnten keine Fahrausweise vorzeigen und zogen die Notbremse des Zuges. Bei der anschließenden Flucht über die Gleise griffen sie die Kundenbetreuer an und verletzten diese leicht.

Am 23.10. wurde eine erst seit kurzer Zeit für uns arbeitende Kundenbetreuerin, ebenfalls auf dem RE 5, in Köln-Süd angegriffen und von einem Flaschensammler ins Gesicht geschlagen. Dabei verlor sie einen Zahn. Auslöser war eine fehlende Fahrkarte.

Viele der von uns eingesetzten Kundenbetreuer*innen beklagen eine insgesamt höhere Aggressivität einiger Fahrgäste und fordern mehr Sicherheitspersonal in den Zügen. Diesem Wunsch kann durch den Einsatz der durch das Land NRW geförderten zusätzlichen Sicherheitspersonale teils entsprochen werden.

Ausblick

Auf der Linie RE 1 (RRX) gehen die Kundenbetreuer*innen im Zeitraum von 18.00 Uhr bis 06.00 Uhr des Folgetages mit Blick auf ein besseres Sicherheitsgefühl gemeinsam durch den Zug und wechseln dabei zwischendurch die Traktionen. Ob diese Maßnahme auch auf den anderen RRX-Linien umgesetzt werden kann, wird durch National Express geprüft. Darüber hinaus wurde das Thema „Deeskalationstraining" beim Dienstleister Apollo platziert, da sich die Vorfälle auf den Linien RE 4, RE 5 und RE 6 gehäuft haben.

National Express wird weiterhin auf das durch das Land NRW geförderte zusätzliche Sicherheitspersonal setzen und dieses auf den RRX-Linien einsetzen. Weitere Maßnahmen wie der Einsatz von Bodycams sind derzeit nicht geplant.

NordWestBahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Die Kundenbetreuer*innen der NWB waren 2021 häufig Beleidigungen, Bedrohungen und Übergriffen ausgesetzt. Die Kontrolle der 3G-Regel wurde stichprobenhaft mit der Bundespolizei oder zusätzlichen Sicherheitspersonals umgesetzt. Darüber hinaus haben Schwerpunktkontrollen für erhöhte Akzeptanz bei den Fahrgästen gesorgt und unsere Mitarbeiter*innen entlastet.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die Einträge in der Sicherheitsdatenbank (Sidaba) wurden in der Analyse der Gefährdungslage ausgewertet und der Einsatz zusätzlicher externer Sicherheitskräfte entsprechend veranlasst und umgesetzt. Anfang des Jahres wurden die Linien RB 74 und RB 75 und

seit Mitte des Jahres die RB 84 begleitet. Auch auf den Linien RE 10 und RB 31 wurden externe Sicherheitskräfte eingesetzt. Zusätzlich wurden einzelne Züge (i. d R. in den Abendstunden), bei denen eine Verdichtung der Ereignisse erkennbar waren, mit zusätzlichem Personal verstärkt.

Im Jahr 2021 fanden bei der NWB eine Vielzahl an Auffrischungsschulungen für Kundenbetreuer*innen zum Thema „Deeskalation" statt. Das Thema „Eigenschutz" wurde darüber hinaus intensiv im jährlichen Dienstunterricht behandelt. Im Rahmen des Erstbetreuungskonzeptes der NWB ist vorgesehen, dass zu Mitarbeiter*innen, die in ein belastendes Ereignis (Übergriff, Unfall) verwickelt werden, zeitnah Kontakt aufgenommen wird. Wenn nötig, wird diesen eine Unterstützung in Form einer psychologischen Nachsorge angeboten.

Des Weiteren wurde in einigen Bereichen eine Sitzbereitschaft für das Fahrpersonal eingeführt. Bei kurzfristigen Personalausfällen kann somit flexibel reagiert werden. Dadurch wird eine hohe Zugbegleitquote sichergestellt und die allgemeine Betriebslage stabil gehalten.

Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

Allgemeine Sicherheitslage

Mit der Betriebsaufnahme am 13.12.2020 Richtung Wuppertal ging die Inbetriebnahme neuer oder gebrauchter Fahrzeuge vom Typ Integral einher. Zusätzlich hat eine Vielzahl an Triebfahrzeugführer*innen, Kundenbetreuer*innen sowie Leitstellenpersonal bei der Regiobahn begonnen und musste auf das SMS der Regiobahn geschult werden. Die Betriebslage der Regiobahn war geprägt von hohen Verspätungen und Ausfallquoten aufgrund von langfristen Baustellen und Unwetterschäden in der Infrastruktur, die zahlreiche SEV-Leistungen erforderten. Durch die Verspätungen und Ausfälle in Verbindung mit den verschärften Corona-Schutzverordnungen 2021 waren die Kundenbetreuer*innen, aber auch die Triebfahrzeugführer*innen im Laufe des Jahres mit einem immer weiter steigenden Aggressionspotenzial bei den Reisenden konfrontiert. Zur Unterstützung und Durchsetzung der AHA-Regeln wurden weitere Sicherheitskräfte aus Landesmitteln eingesetzt.

Im Vergleich zum Jahr 2020 nahmen Beleidigungen um 165 %, Bedrohungen um 161 % und Körperverletzungen um 100 % zu. Dies muss jedoch relativiert werden, da der Einsatz der Kundenbetreuer*innen im Laufe des Jahres auch gemäß den Anforderungen der Zugbegleitquote (76%) erhöht wurde: Von Beginn des Jahres wurden 14 Mitarbeiter*innen eingesetzt, ab Mitte des Jahres waren 28 auf der S28 im Einsatz. Der Einsatz von externem Sicherheitspersonal zur Überwachung der Einhaltung der Maskenverordnungen im Rahmen der Corona-Schutzmaßnahmen kann im Ergebnis mit 8.827 geahndeten Maskenverstößen als sehr erfolgreich gewertet werden. Ein weiteres Indiz für den Erfolg der Kontrollen ist die geringe Infektionsrate beim Fahrpersonal.

Entwicklung im Jahresverlauf (Auszüge aus der SiDaBa)

Im Nachfolgenden werden die erfassten Ereignisse von 2021 dargestellt:

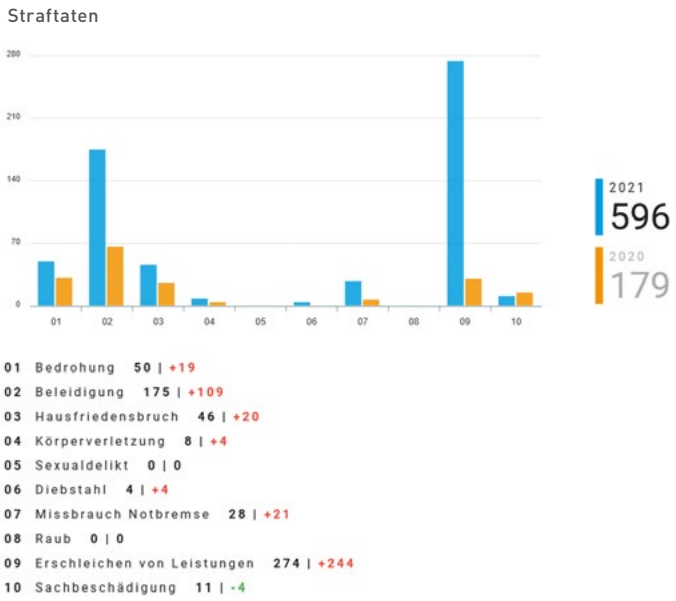


Abbildung 16: Straftaten Regiobahn 2021

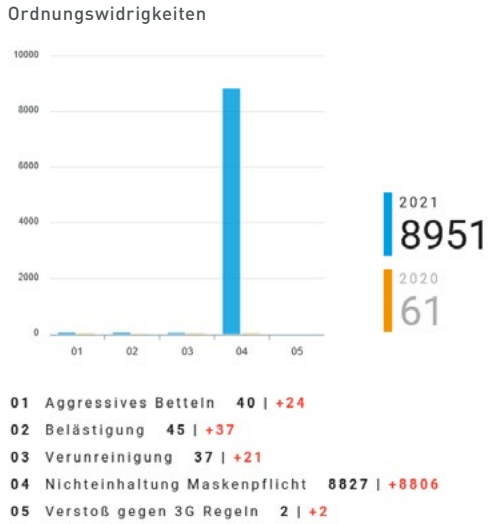


Abbildung 17: Ordnungswidrigkeiten Regiobahn 2021

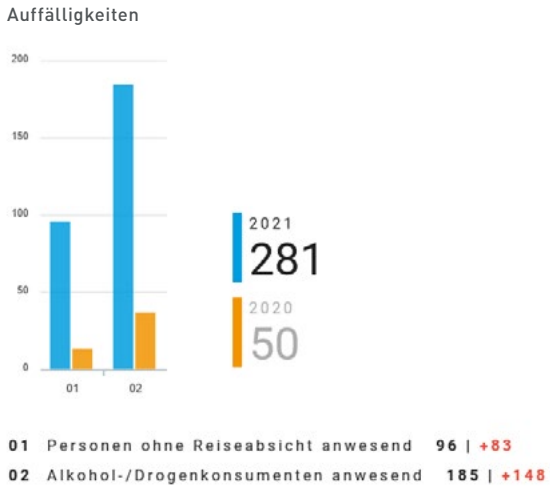


Abbildung 18: Auffälligkeiten Regiobahn 2021

Schwerpunkte
Der räumliche Schwerpunkt ist weiterhin der Bereich Düsseldorf / Gerresheim / Neuss Hbf. Ein latentes bis gesteigertes Gefährdungspotenzial durch eine immer geringer werdende Hemmschwelle zur Gewaltbereitschaft erklärt die erhebliche Steigerung der Ereignisse insbesondere bei den Straftaten.

Kunden-/ Mitarbeiter-Resonanz
Das Sicherheitsempfinden des Personals konnte durch den stetigen Einsatz von Doppelteams, vor allem in den Abendstunden, sowie ein striktes Vorgehen bei Fahrscheinkontrollen (ein*e Mitarbeiter*in kontrolliert, ein*e Mitarbeiter*in sichert) weiter gesteigert werden. Berichte über die Kundenzufriedenheitsmessungen lagen für das Jahr 2021 bedingt durch Corona nicht vor, sodass hier kein Vergleich zum Vorjahr gezogen werden kann.

Durchgeführte individuelle Maßnahmen/ Konzepte
Die Regiobahn hat im Jahr 2021 zwei Schwerpunktkontrollen zu verschiedenen Tageszeiten zusammen mit den Ordnungsbehörden erfolgreich durchgeführt und ein Vergleich der ausgestellten EBE-Fälle bei den umgesetzten Schwerpunktkontrollen zeigt folgendes Bild:

Datum	EBE	Anzeigen	Maskenverstoß	Personalfeststellungen
10.09.2021 (Spät):	53	1*	0	30
04.12.2021 (Mittel):	30	4**	3	8

*1 Anzeige Betrug ** Anzeigen Erschleichen von Leistungen

Ausblick
Der Einsatz zusätzlichen Personals zur Kontrolle der Einhaltung der AHA-Regeln ist bis Ende Juni weiter geplant. Für 2022 ist eine Schwerpunktkontrolle in enger Zusammenarbeit mit den Ordnungsbehörden beabsichtigt.

Rurtalbahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage
Im Jahr 2021 wurde konsequent durch die Kundenbetreuer*innen mit der Sidaba gearbeitet. Da die Datenbank im Jahr 2020 nicht durchgängig genutzt wurde, ist ein direkter Vergleich mit dem Vorjahr nicht zu ziehen.

Bei den Strecken der Rurtalbahn RB 21 und RB 28 wurden im Jahr 2021 insgesamt 821 Eintragungen vorgenommen. Hauptsächlich handelte es sich hier um Erschleichung von Leistungen mit 738 Eintragungen. Die Mitarbeiter*innen waren im Jahr 2021 insgesamt 70 Mal Beleidigungen und Bedrohungen ausgesetzt. Körperliche Auseinandersetzungen hat es glücklicherweise nicht gegeben. Bei den angegebenen Tätergruppen führen die Gruppen mit 71, gefolgt von 39 Personen ohne Reiseabsicht und 14 Alkohol-/Drogenkonsumenten. Die restlichen Eintragungen erfolgten ohne eine Täterangabe.

Auf den Linien RB 34 und RB 39 der Vias Rail GmbH, Region West, wurden im Jahr 2021 insgesamt 2.343 Eintragungen vorgenommen. Hauptsächlich handelte es sich hier um die Nichteinhaltung der Maskenpflicht mit 1.616 Eintragungen. Nachfolgend ist die Erschleichung von Leistungen zu nennen mit 249 Eintragungen. Unsere Mitarbeiter*innen waren in dem Jahr 2021 insgesamt 167 Mal Beleidigungen, Bedrohungen und körperlichen Attacken ausgesetzt. Wobei hier die Dunkelziffer sicher höher liegt, da einige Mitarbeitende mit der Zeit weniger empfindlich auf solche Ereignisse reagieren, Beleidigungen überhören und nicht in der Sidaba einpflegen. Trauriger Höhepunkt waren ein Messerangriff auf eine*n Kundenbetreuer*in sowie eine körperliche Auseinandersetzung von zwei Fahrgästen mit eine*m Kundenbetreuer*in und dem Sicherheitsdienst.

Als Täter wurden 237 Alkohol-/Drogenkonsumenten angegeben, gefolgt von 114 Personen ohne Reiseabsicht und Gruppen mit 107 Nennungen. Die restlichen Eintragungen erfolgten ohne eine Täterangabe.

Entwicklung im Jahresverlauf
Bei den Linien der Rurtalbahn GmbH wurden keine individuelle Mahnahmen eingeleitet.

Bei der Vias Rail GmbH wurde die Maßnahme aus 2020 auf der Linie RB 34 fortgesetzt. Dort kam aufgrund der Vorkommnisse mit Fahrgästen ein Sicherheitsdienst in den Spätlagen des Tages zum Einsatz, wodurch sich die Situation verbesserte. Dies ist auch im Jahr 2021 zu beobachten gewesen.

Ausblick 2021
Bei der Rurtalbahn GmbH und der Vias Rail GmbH, Region West, werden für das Jahr 2022 weiter alle Linien beobachtet. Geplant ist es, dass die Mitarbeiter*innen ein Deeskalationstraining erhalten, um so mögliche Auseinandersetzungen glimpflich beenden zu können. Schwerpunktkontrollen werden im Bedarfsfall durchgeführt. Zudem gilt es, die Kundenbetreuer*innen weiter zu sensibilisieren, Vorkommnisse in die Sidaba einzutragen.

SNCB

Allgemeine Sicherheitslage
Nachfolgend sind für das Jahr 2021 die allgemeinen Trends in Bezug auf die Probleme der Linie 37 und der entlang der Strecke liegenden Bahnhöfe aufgeführt. Im Berichtszeitraum wurden 1.081 Anrufe bei der SOC (Security Operations Center) auf der Linie 37 getätigt. Die Nichteinhaltung der Covid-19-Regeln macht 5 % der gesamten Anrufe aus. Verbale Aggressionen gegenüber dem Personal der SNCB/Infrabel machen 2 % aus. Körperliche Angriffe auf Mitarbeiter*innen von SNCB/Infrabel schlagen mit 1 % zu Buche.

Belastete Linien waren überwiegend die Bahnhöfe der L.37 (Angleur, Chênée, Fraipont, Pepinster, Trooz, Verviers, Welkenraedt, Aachen). Insgesamt wurden 417 Vorfälle gemeldet. Die Nichteinhaltung der Covid-Vorschriften macht 4 % der Gesamtzahl der Vorfälle aus, verbale Aggressionen gegenüber dem Personal der SNCB/Infrabel 7 %. In 2 % aller Fälle wurden körperliche Angriffe gegen Mitarbeitende gemeldet.

Ausblick
In Bezug auf die Sicherheit handelt es sich um eine „Low-Risk-Strecke". Ein erneutes Auftreten von Vorfällen im Zusammenhang mit Aggressionen und der Nichteinhaltung der Covid-19-Maßnahmen sehen wir nicht als prioritär an. Deswegen werden keine weiteren Maßnahmen geplant für 2022.

TransRegio Deutsche Regionalbahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Im Jahr 2021 hat sich die Sicherheitslage in unseren Zügen nicht wesentlich verändert. Es gab einen körperlichen Übergriff auf eine*n Sicherheitsmitarbeiter*in.

Entwicklung im Jahresverlauf

Betroffen war die Linie RB 26 zwischen Bonn Mehlem und Köln Hbf. Dort gab es einen Übergriff auf Sicherheitsmitarbeiter*innen. Durch Beleidigungen fühlen sich die Kundenbetreuer*innen oft verunsichert. TransRegio setzt auf der Strecke Köln Dellbrück – Köln Bonn/Flughafen – Remagen an den Wochenenden zwischen Köln Messe/Deutz und Bonn Hbf externes Sicherheitspersonal ein. Seit Oktober 2021 durfte TransRegio einen Mitarbeitenden mit einer Bodycam ausstatten.

Ausblick

Geplant sind der Einsatz von bis zu 10 Bodycam-Träger*innen sowie weiterer Einsatz von Sicherheitspersonal und insgesamt zwei Deeskalationsschulungen im Jahr 2022 für jeden Kundenbetreuer*innen (KUB). Ebenso wird es einmal im Quartal einen Gesprächskreis für betroffene Mitarbeiter*innen mit einem Seelsorger geben.

Vias Rail GmbH Region West

Siehe Rurtalbahn auf Seite 21.

Westfalenbahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Bei der WestfalenBahn GmbH (Abellio) wurden im Jahr 2021 insgesamt 6.783 linienbezogene Sidaba-Meldungen NRW erstellt. Dies ist eine deutliche Steigerung im Vergleich zum Jahr 2020.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die mit Abstand häufigsten Ereignisse wurden auf dem RE 15 (3.462), dem RE 70 (2.998) sowie dem RE 60 (291) gemeldet. Die Linie mit den geringsten Vorfällen im Jahr 2021 war der RE 15. Die Meldungen bei Beleidigungen und Bedrohungen gegenüber Kundenbetreuer*innen (KUB) sind 2021 angestiegen. Ein Positivtrend lässt sich bei Zahlen zur Körperverletzungen gegenüber Kb erkennen. Weiterhin kam hier der erschwerte Einsatz unter Corona-Bedingungen zum Tragen. Das Durchsetzen der Corona-Verordnung und die Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung (MNB) sowie damit einhergehende verbale Auseinandersetzungen hat die Zahlen deutlich ansteigen lassen. Die Linie RE 70 ist neben dem RE 15 wie auch im letzten Jahr eine der Linien mit der höchsten Anzahl an Meldungen.

Resonanz

Der Einsatz von Sicherheitspersonal auf den Linien RE 70 (Bielefeld – Porta Westfalica) und RE 15 (Münster – Emsdetten) wurde über zusätzliche Mittel durch das Land ermöglicht. Ihre Aufgabe war die Durchsetzung und Kontrolle der MNB-Verpflichtung in den Zügen. An sieben Tagen in der Woche waren insgesamt 4 Sicherheitsmitarbeiter*innen im Einsatz, die das subjektive Sicherheitsempfinden unserer Fahrgäste nachhaltig erhöht haben. Laut Kundenzufriedenheitsmessung wird hier tagsüber und abends ein leichter Anstieg zum Vorjahr verzeichnet.

Durchgeführte Maßnahmen

Die Kundenbetreuer*innen der WestfalenBahn werden kontinuierlich im regelmäßigen Fortbildungsunterricht (RFU) für das Thema Sicherheit sensibilisiert. Auch 2021 fand wieder das jährliche Deeskalationstraining für die Kb statt, wenn auch coronabedingt in leicht abgewandelter Form (digital).

Ausblick

Die Konzepte zur Sicherheits- und Zugbegleitung sollen im Fahrplanjahr 2022 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 der RE 60 und RE 70.

Zukünftig werden auch wieder WestfalenBahn-Sonderzüge (z.B. zu Fußballspielen) wie schon in den Jahren zuvor von Mitarbeiter*innen eines Sicherheitsdienstleisters begleitet. Zudem ist geplant, unseren Kb weitere Hilfsmittel (z. B. Schulungen/Online-Materialien zur Körpersprache im Zug) an die Hand zu geben, um während der Arbeit weiter deeskalierend zu wirken.

Kommunale Verkehrsunternehmen

DSW21

Allgemeine Sicherheitslage

121 Übergriffe werden 2021 insgesamt verzeichnet. Es ist ein leichter Rückgang zum Vorjahr (126) zu verzeichnen. Die Übergriffe auf das Fahrpersonal haben mit 23 im Vergleich zum Vorjahr (13) stark zugenommen. Allerdings muss auch hier die wieder angestiegene Zahl an Fahrten & Fahrgästen berücksichtigt werden. Die Übergriffe auf Servicepersonal (38 - Vorjahr 39) bewegen sich auf Vorjahresniveau, wobei die Übergriffe auf Fahrgäste von 60 im Jahr 2021 zurückgegangen sind auf 74 im Vorjahr. Es ist ein Rückgang der Beanstandungen bei den Ticketkontrollen erkennbar (von 2,8% im Jahr 2020 auf 1,8% im Jahr 2021). Dies ist allerdings auch eine Folge des dreistufigen Konzepts zur Ticketkontrolle (s. unter 2.; Phase 3 wurde erst ab Mitte 2021 umgesetzt).

Entwicklung im Jahresverlauf

Als neues Schwerpunktthema sind die Kontrollen nach geltender Corona-Schutzverordnung aufgetreten (MNS-/FFP2-/3G-Kontrollen). Hier wurde im Jahresdurchschnitt eine Beanstandungsquote von 3,5% gemessen (Zahlen ohne Schwerpunktkontrollen), wobei die Werte hier teils stark zwischen den einzelnen Wochen schwanken (1,6% - 19,1 %). Die Mehrzahl der Kontrollen wird im Innenstadtbereich durchgeführt, insofern wurden hier auch die meisten Verstöße festgestellt. Die festgestellten Verstöße sind in etwa gleichmäßig auf alle Linien verteilt.

Durchgeführte Maßnahmen

Es gibt ein Corona bedingtes, dreistufiges Konzept zur Ticketkontrolle im Jahr 2021:

- **Phase 1** ohne Ticketkontrolle
- **Phase 2** mit eingeschränkter Ticketkontrolle, lediglich Sichtprüfung der Tickets im Stadtbahnbereich, Zutrittskontrolle an den Bussen, keine EBEs
- **Phase 3** mit regulären Ticketkontrollen im Stadtbahnbereich und in Bussen, in denen ein Ticketkauf beim Fahrer möglich ist (ansonsten wie in Phase 2).
- Regelmäßige Durchführungen von Schwerpunktkontrollen SIBB (Sicherheit in Bus und Bahn) in Kooperation mit Ordnungsamt & Polizei ab November auch mit Schwerpunktkontrollen zur Einhaltung der Corona-Schutzverordnung im ÖPNV
- Zusätzliche Steifen in Kooperation mit dem Ordnungsamt zur Kontrolle der Einhaltung der 3G-Regeln

Ausblick

Ausweitung der Schwerpunktkontrollen SIBB in Kooperation mit Ordnungsamt & Polizei. Darüber hinaus wöchentliche Kontrollen, zukünftig abhängig von dann geltenden Corona-Schutzverordnung und der Pandemielage. Tägliche Streifen in Kooperation mit dem Ordnungsamt zur Kontrolle der Einhaltung der 3G-Regeln sind geplant, wie auch der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal.

DVG

Allgemeine Sicherheitslage

Die im Jahr 2021 von der Betriebsleitstelle erfassten Vorfälle sind im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig. Die DVG-Leitstelle erfasste im Laufe des Jahres insgesamt 660 sicherheitsrelevante Vorfälle. Hierbei handelt es sich im Schwerpunkt um das Aufreißen und Auftreten von Straßenbahntüren gefolgt von Vandalismus, Sachbeschädigung sowie Verunreinigungen von Haltestellen und Fahrzeugen. Nachdem Übergriffe auf das Fahr-, Service- und Sicherheitspersonal im Jahr 2020 deutlich angestiegen waren, ist im Jahr 2021 ein Rückgang zu verzeichnen.

Im Stadtmittebereich liegen die Schwerpunkte auf den Stadtbahnhaltestellen Duisburg Hbf sowie König-Heinrich-Platz. Im Straßenbahnbereich ist die Linie 903 in den Stadtteilen Hochfeld, Meiderich, Hamborn und Marxloh auffällig, hier unter anderem wegen Übergriffen auf das Fahrpersonal. Auffällig sind die weiter steigenden Vorfälle rund um Halloween in Form von Sachbeschädigungen, Verunreinigungen und vermehrten Türaufrissen.

Entwicklungen im Jahresverlauf

Die Stadt Duisburg, die DVG und die Polizei Duisburg überprüfen bereits seit 2020 intensiv die Einhaltung der Maskenpflicht in Bussen, Bahnen und an Haltestellen. Seit November wird die Einhaltung der 3G-Pflicht stichprobenartig und mit sogenannten Schwerpunktkontrollen überprüft. Diese Schwerpunktkontrollen finden zusätzlich zu den täglich stattfindenden Terminen statt und werden gemeinsam mit der Polizei Duisburg durchgeführt. Dabei prüfen die Mitarbeiter*innen insbesondere an Verknüpfungspunkten über mehrere Stunden konsequent alle Fahrgäste, ob sie mit einem gültigen Ticket unterwegs sind. Diese Kontrollmaßnahmen ergänzen die bestehende Sicherheitsinfrastruktur: So sind Notrufanlagen an den meisten Straßenbahnstationen sowie Notsprechstellen in den Straßen- und Stadtbahnen verbaut. Sämtliche Busse und Bahnen sind mit Notruf und Überfallknöpfen ausgestattet, mit denen die Fahrer eine direkte Verbindung zur Leitstelle bekommen. An sämtlichen Straßenbahnhaltestellen sowie 16 Bushaltestellen sind Videoüberwachungssysteme installiert, ebenso in allen Bahnen und Bussen. An den U-Bahnstationen werden rund um die Uhr Sicherheitskräfte zur Bestreifung eingesetzt.

Ausblick

Die Ordnungspartnerschaft zwischen DVG und Polizei kommt weiterhin zu regelmäßigem Informationsaustausch zusammen, um eine gemeinsame Herangehensweise zu organisieren. Das Fahrpersonal wird weiterhin regelmäßig durch Deeskalationstrainings geschult. Die Präsenz der Sicherheitskräfte in Bussen, Bahnen und an Haltestellen soll im Jahr 2022 ausgeweitet werden. Ausgebildete Sicherheitskräfte werden weiterhin auch im KundenCenter der DVG eingesetzt, um unter anderem auch auf die Einhaltung aller Hygienevorgaben im KundenCenter zu achten.

HVG Hagener Straßenbahn AG

Allgemeine Sicherheitslage

Die Anzahl der Taschendiebstähle in den Fahrzeugen bewegt sich mit 27 etwas unter dem Niveau der Vorjahre. Auch die Anzahl der tätlichen Angriffe gegenüber Fahrerinnen und Fahrern sind etwa um sechs Vorfälle pro Jahr gesunken. Das Corona bedingt niedrigere Fahrgastaufkommen und Rücknahmen im Leistungsangebot haben hier eine Rolle gespielt. Allerdings ist eine starke Zunahme an Beleidigungen, insbesondere beim Prüfpersonal, festzustellen. Ursache waren und sind in der überwiegenden Zahl der Fälle die Überprüfung der Einhaltung der Coronaschutzverordnung.

Entwicklung im Jahresverlauf

Bei Beleidigungen stellen die Haltestellen mit den höchsten Fahrgastaufkommen die Schwerpunkte dar. Räumlich stellt der Ortsteil Wehringhausen mit der dort verkehrenden Linie 542 ein massives Problem dar. Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie Kunden haben Befürchtungen geäußert, weil Kinder und Jugendliche unvermittelt auf die Fahrbahn springen, Gegenstände gegen Busse geworfen werden und provoziert wird. Mit städtischen Institutionen, der Polizei und eigenem Personal wurden Einsätze zur Eindämmung und Vermeidung der Geschehnisse durchgeführt.

Ausblick

Neben weiteren Einsätzen in Wehringhausen wird die Trinker- und Nichtsesshaften Szene an der zentralen Haltestelle Hauptbahnhof Gegenstand weiterer Betrachtungen sein.

KVB

Allgemeine Sicherheitslage

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG betreibt 382 Stadtbahnen auf 12 Linien, sowie über 330 Busse. Mit insgesamt 812 km Liniennetz und knapp 800 Haltestellen ist die KVB damit das Rückgrat der Mobilität in Köln. Mehr als 800.000 Menschen nutzen die KVB täglich auf Ihren Wegen in und um Köln.

Damit Fahrgäste mit einem sicheren Gefühl von A nach B gelangen können, beobachtet die KVB stetig die aktuelle Sicherheitslage und passt ihre Konzepte der Sicherheitslage an. Wesentliche Bausteine des Sicherheitskonzeptes für die Fahrgastsicherheit und den Service umfassen: die Personalpräsenz in Haltestellen und Fahrzeugen, technische Einrichtungen der Betriebssicherheit, Videoüberwachung, wie auch Ordnungspartnerschaften mit allen anderen Akteuren der Stadt.

Entwicklung im Jahresverlauf

Das Kalenderjahr 2021 war geprägt von der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Einschränkungen. Im Einklang mit den behördlichen Vorgaben und des betrieblichen Gesundheitsschutzes sind unter anderem Sonderreinigungen, Fahrer-Trennscheiben in den Bussen, die kontaktlose Fahrausweisprüfung, persönliche Schutzausrüstung für Mitarbeitende und diverse Sonderkontrollen der Maskenpflicht und seit November 2021 auch die 3-G-Kontrolle im ÖPNV durchgeführt worden.

Durchgeführte Maßnahmen

A) Mit Beschluss des Stadtrats wurde das neue Pilotprojekt Bodycams vorangetrieben. Der Einsatz der Körperkameras soll präventiv die Anzahl an Übergriffen auf Mitarbeiter*innen und Fahrgäste reduzieren und damit die Sicherheit in den Fahrzeugen und Haltestellen der KVB erhöhen.

B) Der Einsatz von technischen Sicherheitseinrichtungen, aber auch der Umgang mit Fahrgästen in schwierigen Situationen erfordert entsprechende Schulungen. Die Schulungen legen einen außerordentlich wichtigen Grundstein für Mitarbeiter*innen, um sich und andere vor Gewalt und in gefährlichen Situationen zu schützen. Zu den Schulungsthemen gehören unter anderem die Kundenorientierung, die Tarifschulung, die Streckenkunde, die Deeskalationstrainings, ein Erste-Hilfe-Kurs, eine Aufzugswärterschulung, eine BodyCam-Schulung und die Rechtskunde.

C) Die KVB ist sowohl kommunal-, landes- und bundesweit vernetzt. Zum integrierten Sicherheitskonzept der KVB gehört seit vielen Jahren eine sehr gut funktionierende kommunale Ordnungspartnerschaft mit der Polizei Köln und dem Ordnungsamt der Stadt Köln, die sich auf gemeinsame Präsenz, gemeinsame Bestreifungen, Prävention, Rechtshilfe und Informationsaustausch erstrecken. Eine enge Abstimmung gibt es auch bei der Vorbereitung von Veranstaltungen und Großevents. Ebenso besteht eine sehr gute Zusammenarbeit mit der Bundespolizei und der DB Sicherheit.

D) Darüber hinaus pflegt die KVB die Zusammenarbeit mit den städtischen Akteuren zur Prävention von Gewalt und Kriminalität, sowie den Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen. Als ständiges Mitglied in den Arbeitskreisen des „Zentrums für Kriminalprävention und Sicherheit" der Stadt Köln wurden städtische Plätze mit besonderem Handlungsbedarf identifiziert. Seit Juni 2021 setzt beispielsweise die KVB zwei Mitarbeitende als ständige Ansprechpartner und „Kümmerer" am Neumarkt ein. Zudem steht die KVB im ständigen Kontakt mit weiteren Dienststellen der Stadt Köln, wie dem Sozial-, Gesundheits-, Jugend-, Ausländer-, Ordnungs- und Wohnungsamt und stellt sich in diversen Netzwerken und Arbeitsgruppen der Problematik von Plätzen mit besonderem Handlungsbedarf.

Ausblick

Abschließend ist festzuhalten, dass nur das Zusammenspiel aus den verschiedenen Bausteinen eine objektive und subjektive Wirkung entfaltet. Im Idealfall stellen sich beide Wirkungen ein, jedoch zeigen verschiedene Ereignisse auch, dass die subjektive Sicherheitswahrnehmung oft schlechter ist als die objektive Sicherheitslage. Aus diesem Grund arbeitet die KVB parallel an vielen verschiedenen Maßnahmen wie zum Beispiel Sauberkeit, Beleuchtung, Entfernung von Graffiti sowie neuen Haltestellenkonzepten, um die Wahrnehmung zu verbessern.

Rheinbahn

Allgemeine Sicherheitslage

Im Wesentlichen kann man von einem Zustand sprechen, der in einigen Feldern erfreuliche Entwicklungen zeigte, jedoch auch negative Trends aufwies.

Entwicklung im Jahresverlauf

Hierzu wurden die Zahlen mit dem Vorjahr, aber auch mit dem nicht durch Pandemieeinschränkungen belasteten Jahr 2019 (Werte folgend in Klammern) verglichen.

Der Punkt „Tätliche Angriffe auf Mitarbeiter" wies einen sehr erfreulichen Rückgang um 15% (13%) auf. Die Belästigungs-/Bedrohungsdelikte -4% (-10%) gingen ebenfalls zurück. Auch bei Gleisläufern, Türaufrissen, Missbräuchen der Noteinrichtungen und Verunreinigungen waren Rückgänge bei beiden Vergleichsvarianten zu verzeichnen. Erfreulich ist auch die Abnahme bei den Sachbeschädigungen im Vergleich zum Vorjahr, jedoch blieb ein deutlicher Anstieg zu 2019. Aktuell zählen wir durchschnittlich einen Vorfall pro Woche. Erste-Hilfe-Leistung und RTW-Einsätze waren im Vergleich zu 2019 ebenfalls deutlich weniger und blieben auf gleichem Niveau wie beim Vorjahr. Fielen beim letzten Jahresvergleich die Zahlen von Taschendiebstählen, so sind sie beim aktuellen Vergleich zum Vorjahr wieder deutlich angestiegen. Insgesamt bleiben sie jedoch auf einem niedrigen Niveau.

Deutliche Zunahmen können bei Konflikten unter Fahrgästen verzeichnet werden, war die Zahl vor zwei Jahren noch rückläufig. Lärmstörungen und Randalen nahmen ebenfalls deutlich zu. Sehr ausgeprägt fielen die Missachtungen des Verzehrverbotes und des Alkoholkonsums aus. Letzteres Kriterium weist gar eine Verdreifachung auf. Es lässt sich vermuten, dass dies durch Einschränkungen in der Gastronomie verursacht wurde.

Rückläufig sind die Feststellungen der Missachtung der Tragepflicht der Mund- und Nasenbedeckung. Diese Vorfälle sind oft der Auslöser von Auseinandersetzungen. Zum Vorjahr sind Rückgänge der eingeleiteten Maßnahmen zu verzeichnen, im Vergleich zu 2019 jedoch Anstiege, insbesondere erforderliche, vorläufige Festnahmen. Die Summe aller dokumentierten Beobachtungen stieg um 42% (42%, Pandemie bereinigt 38%).

Der größte Anteil davon ist auf den Konsum von Alkohol und auf die Missachtung des Verzehrverbotes zurückzuführen. Bei den eingeleiteten Maßnahmen liegt eine Steigerung von 4% vor (7%, Pandemie bereinigt 4%).

Ausblick

Die Zusammenarbeit und der Austausch mit Ordnungspartnern und anderen Verkehrsbetrieben sind und bleiben feste, wichtige Bestandteile. Wir erwarten nach Entspannung der Pandemielage einen deutlichen Rückgang der auffällig gestiegenen Kriterien.

Vestische Straßenbahnen GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Die Entwicklung von Fallzahlen ist sehr schwierig, da ein Vergleich bezüglich der Fahrgastzahlen zwischen 2020 und 2021 aufgrund der pandemischen Einflüsse kaum möglich ist. Örtliche Schwerpunkte lassen sich nicht benennen, da verschiedene Kriterien in die Auswahl der Fahrzeugbestreifung und Präsenz mit eingeflossen sind. Allerdings wurden die Präventionsteams auch zur Umsetzung und Kontrolle der jeweiligen Maßnahmen aus den aktuellen Corona-Schutzverordnungen eingesetzt. Die Teams wurden dabei im kompletten Bedienungsgebiet eingesetzt.

Entwicklung im Jahresverlauf

Im Rahmen der Projekt-Evaluation wurde sowohl eine Fahrgastbefragung als auch eine Mitarbeiter*innenbefragung vom Europäischen Zentrum für Kriminalprävention e.V. (EZK) mit folgenden Ergebnissen durchgeführt. Nachfolgend also die Bewertungen auf Grundlage von Einschätzungen relevanter Stakeholder und Projektbeteiligter:

„Befragungen von Fahrgästen, online-basiert und persönlich, eine schriftliche Mitarbeiterbefragung sowie Interviews mit Mitarbeitenden der Präventionsteams erlauben ein gut begründetes Fazit. Die weiteren Ziele des Projektes, die Attraktivität des ÖPNV an den Wochenenden, besonders in den Abend- und Nachtstunden zu erhöhen, eine anlassbezogene Unterstützung des Fahrpersonals zu gewährleisten sowie die Mitarbeiterzufriedenheit zu steigern, sind in einem hohen Maße erreicht worden.

Aus Sicht der Fahrgäste stellt der Einsatz von Sicherheitspersonal im ÖPNV das wirksamste Mittel zur Verbesserung der Fahrgastsicherheit dar. Deren Einsatz wird daher gewünscht und befürwortet. Nehmen Fahrgäste Sicherheitspersonal an Haltestellen und in den Fahrzeugen wahr, wirkt sich dies, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, positiv auf ihr subjektives Sicherheitsempfinden aus. Etwa ein Viertel der Befragungsteilnehmer hat den Einsatz von Sicherheitspersonal bei den Vestischen Straßenbahnen wahrgenommen und bewertet deren Einsatz im Hinblick auf verschiedene Attribute sehr positiv. Sowohl die Präsenz und Durchsetzungsstärke der Präventionsteams als auch deren kundenorientiertes Auftreten (Höflichkeit, Seriosität etc.) werden (sehr) positiv bewertet. Insbesondere gilt dies für ältere Fahrgäste. Dies kann auch als Bestätigung für die Entscheidung der Vestischen angesehen werden, gut qualifizierte Fachkräfte als Sicherheitspersonal einzusetzen.

Obwohl nach subjektiver Wahrnehmung des Fahrpersonals die Aggressivität der Fahrgäste in den letzten Jahren weiter gestiegen ist, fühlen diese sich in ihrem Dienst sicherer als dies vor vier Jahren der Fall gewesen ist. Dazu hat auch der Einsatz der Präventionsteams einen wesentlichen Beitrag geleistet, u.a. weil auch aus Sicht der Fahrerinnen und Fahrer der Einsatz von Sicherheitspersonal das wirksamste Mittel zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV darstellt. Auf Grund des Einsatzes der Präventionsteams verhalten sich die Fahrgäste nach Einschätzung der Mitarbeitenden ruhiger und weisen eine bessere Zahlungsmoral auf. Das Gefühl im Bedarfsfall Hilfe durch die Präventionsteams zu erhalten, wirkt beruhigend auf das Fahrpersonal, steigert dessen Sicherheitsempfinden und stärkt die Wahrnehmung Unterstützung durch das Unternehmen zu erfahren. Mitarbeitende wünschen sich daher in erster Linie eine Ausweitung des Einsatzes von Präventionsteams."

Durchgeführte Maßnahmen

Seit Dezember 2018 werden Präventionsteams eingesetzt. Hintergrund für die Projektierung war eine Mitarbeiterbefragung zum Thema „Sicherheit" im Fahrdienst, in der dem Unternehmen von den befragten Fahrern deutlich aufgezeigt wurde, dass diese sich zu bestimmten Zeiten personelle Hilfeleistung unter anderem durch eine Vor-Ort-Unterstützung wünschten und diese auch bräuchten. Um auf die dringend artikulierten Bedürfnisse des Fahrpersonals zu reagieren, hat sich die Vestische Straßenbahnen GmbH unternehmerisch dazu entschlossen, diesem Bedarf (der als „Hilferuf" des Fahrpersonals verstanden wurde), durch den Einsatz von speziell geschulten Präventionsteams nachzukommen.

Zielsetzung des Einsatzes von Präventionsteams war, dass diese direkt in kritischen oder scheinbar eskalierenden Situationen im Kraftomnibus (KOM), dem betroffenen Fahrpersonal als „Unterstützer" zur Verfügung stehen.

Des Weiteren liegen aus durchgeführten Kundenbefragungen und unserem Kundenbarometer Erkenntnisse vor, dass sich die Fahrgäste ein stärkeres Engagement des Unternehmens zum Thema „Sicherheit" wünschen. Insbesondere in den Abendstunden sprachen sich die Befragten hinsichtlich der Themen „Prävention von Diebstahl und Vandalismus" für eine verstärkte Präsenz von Service- und Sicherheitskräften an den zentralen Busbahnhöfen (ZOB), aber auch als Begleitung in unseren Fahrzeugen aus.

Die Einführung von Präventionsteams war mit folgenden Zielsetzungen verbunden:

1. Steigerung der subjektiven und objektiven Sicherheit für Kunden und Fahrpersonal
2. Unterstützung des Fahrpersonals in ausgewählten Zeiten
3. Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit

Ausblick

Ausbau und Intensivierung des Einsatzes von Präventionsteams:

- durch verstärkte mit den kommunalen Ordnungsdiensten der einzelnen Kreisstädte abgestimmte Sondereinsätze unter Einbeziehung der örtlichen Sicherheitslagen
- durch Analyse verschiedener Kennzahlen
- Einbeziehung des wiederaufgenommenen Veranstaltungsverkehrs unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen pandemischen Lage

Bundespolizei

Bundespolizei

Entwicklung der Sicherheitslage

Im Rahmen der Auswertung der Polizeilichen Eingangsstatistik ist das Gesamtaufkommen an Straftaten innerhalb der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin, welche das Bundesland NRW abbildet, im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 gesunken. Nachdem die Straftaten im Bereich Taschendiebstahl erneut gesunken sind, blieben die Gewaltdelikte im dritten Jahr in Folge auf einem stabilen Niveau. Dies ist insoweit auffällig, da durch die Einschränkungen der Corona Pandemie das Sinken der Gewalttaten zumindest mit Blick auf die Großveranstaltungen und des Partyverkehrs als Ursache denkbar war. Der unterjährige Vergleich der Gesamtstraftaten zwischen den Jahren 2020 und 2021 ist mit Blick auf die unterschiedlich ausgeprägten Lockdown-Maßnahmen und die damit verbundenen Verkehrsströme nicht ohne eingehende Interpretation möglich.

Täterverhalten bei Gewaltverhalten

Die Entwicklung von Übergriffen auf Sicherheits- /Ordnungskräfte und Zugbegleitpersonal setzte sich auch im Jahr 2021 weiter fort. Die Missachtung gegenüber Autoritätspersonen ist weiterhin festzustellen.

Im Jahr 2021 ist insbesondere auf Grund der angeordneten Corona-Schutzbestimmungen eine steigende Reizbarkeit der Reisenden auffällig. Einige Anlässe zum Nachteil von Sicherheits- und Zugbegleitkräften (Beleidigungen, Nötigung/Bedrohung, Körperverletzung) begannen mit der Nichteinhaltung der Maskenpflicht.

Die bestehenden eingeschränkten Reisendenzahlen machten sich ebenfalls auf die im Bahnhofsbereich ansässige Obdachlosenszene bemerkbar. Gerade der Rückgang des Flaschenpfandgeldes ließ in Teilen die Szene gereizt reagieren, die Streit- und Gewaltschwelle war angestiegen, Flaschen oder ähnliches wurden zunehmend als Schlagwerkzeug eingesetzt. Das Mitführen und Einsetzen von gefährlichen Gegenständen nimmt weiterhin zu. Im Rahmen der Berichte der Polizisten vor Ort wurde wahrgenommen, dass Gewalttaten auch vermehrt durch Personen des bürgerlichen Spektrums begangen wurden.

Taschen-/ Handgepäckdiebstahl

Seit der Ausbreitung von COVID-19 und den einhergehenden Kontaktbeschränkungen bis hin zum Lockdown hat sich das Verhalten der Bürger*innen wesentlich verändert. Sie vermeiden Menschenansammlungen und nutzten zum Teil nur reduziert den öffentlichen Nahverkehr. Dadurch werden die Bahnhöfe und Züge nicht mehr so stark frequentiert, was zur Folge hat, dass es beim Ein- und Ausstieg oder innerhalb der Bahnhöfe kaum noch zu Stauungen kommt.

Auch achten die Bürger auf die Abstandsregeln von mindestens 1,50 m und fordern dies auch bei dem Gegenüber ein. Dadurch ist es für Taschendiebe schwieriger geworden, Taten zu begehen. Typische Schwerpunkteinsätze in Bezug auf die Bekämpfung des Taschendiebstahls, wie zum Beispiel Großveranstaltungen, Messen oder dem Oster- und Weihnachtsreiseverkehr fiel ganz oder teilweise aus, was zu einer Reduzierung der Tatgelegenheiten im Bahnbereich führte. Täter*innen wichen zum Beispiel in die Innenstädte aus. Weiterhin wurde einigen Intensivtäter*innen ein präventiver Beförderungsausschluss ausgesprochen und einige wurden in entsprechenden Gerichtsverfahren verurteilt. Eine große Anzahl an Täter*innen aus dem Bereich der Diebstahlskriminalität ist weiterhin im Bereich des ÖPNV präsent, pendelt zwischen den Städten in NRW und nutzt konsequent die noch verbleibenden Tatmöglichkeiten aus. Die Videoanlagen an ausgewählten Bahnhöfen wurden weiter ausgebaut. Hierdurch steht der Bundespolizei Videomaterial zum Teil in HD-Qualität zur Verfügung. Im Nachgang konnten dadurch eine Vielzahl von Täter*innen identifiziert und strafrechtlich verfolgt werden.

Besondere Maßnahmen

Als Reaktion auf die, im Verhältnis zum Rückgang der Fahrgastzahlen immer noch gleichbleibend hohen Gewaltdelikte, führen Einsatzkräfte der Bundespolizei regelmäßig Einsätze zur Gewaltkriminalitätsbekämpfung in den Schwerpunktbahnhöfen durch. Da die Gewalt mit Waffen unverändert hoch ist und teilweise ansteigt hat die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin im Jahr 2021 sechs Waffenverbotszonen in den Bahnhöfen Essen, Mülheim, Gelsenkirchen, Köln, Siegburg/Bonn, Siegen, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Dortmund, Bochum und Recklinghausen eingerichtet. Im Rahmen dieser Waffenverbotszonen wurden knapp 200 gefährliche Gegenstände sichergestellt. Diese Maßnahme wird auch im Jahr 2022 fortgeführt.

Im Jahr 2021 wurden, wie auch in den Vorjahren, gemeinsame Schwerpunkteinsätze mit der Polizei NRW für die Sicherheit der Reisenden in den Städten Düsseldorf, Köln, Dortmund, Essen und Krefeld durchgeführt. Ein wichtiger Baustein im Rahmen der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ist die Möglichkeit des regionalen präventiven Beförderungsausschlusses. In Nordrhein-Westfalen gilt dieser, durch die DB Sicherheit ausgesprochenen, Beförderungsausschluss, für alle verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen sowie alle Bahnhöfe. So können Intensivtäter*innen wirksam vom Bahnverkehr ferngehalten werden.

Als Beispiel für erfolgreiche und nachhaltige Ermittlungsarbeit ist hier in einer Kurzdarstellung das durch die Bundespolizeiinspektion Münster geführte Ermittlungsverfahren (EV) Sparren dargestellt:

Die Bundespolizeiinspektion Münster (BPOLI MS) führte (auch mit Unterstützung von bundespolizeilichen Fachdienststellen) im Zeitraum vom 26.04.2018 bis 18.06.2020 ein umfangreiches Verfahren gegen eine 36-jährige Person wegen des Verdachts des Computerbetruges gem. § 263a StGB und des gewerbsmäßigen Betruges gemäß § 263 Abs.3 Ziff.1 StGB in 390 Fällen.

Dem Beschuldigten wurde hierbei konkret zur Last gelegt, in 390 Fällen mit zuvor widerrechtlich erworbenen Kreditkartendaten aus anderen Ländern, Onlinetickets (OLT) der Deutschen Bahn AG mit der Absicht gebucht zu haben, diese selbst rechtswidrig zu nutzen oder Dritten - gegen entsprechende Entgeltzahlung - zur Nutzung zu überlassen, um in wiederholter Tatbegehung (gewerbsmäßig) einen Vermögensvorteil in einem erheblichen Umfang zu erlangen.

Die Geschädigte DB Vertrieb GmbH, die bei allen übermittelten Fällen Strafantrag stellte, verzeichnete eine Gesamtschadenshöhe von 18.785 Euro.

Umfangreiche strafprozessuale Ermittlungshandlungen mit verfahrensabschließenden Exekutivmaßnahmen führten zur beweiskräftigen Sicherstellung von Beweis- und Tatmitteln beim Beschuldigten.

Die umfangreichen Sachbeweise führten im Ergebnis dazu, dass im Gerichtsverfahren keine berechtigten Zweifel seitens des Gerichtes an der Täterschaft des Angeklagten aufkamen.

Dem Beschuldigten konnte eine hohe kriminelle Energie durch das gewerbsmäßige Handeln in 390 Fällen und dem hierdurch entstandenen hohen Gesamtschaden zugeschrieben werden. Mit Urteil des Amtsgerichtes Ahaus vom 27.04.2021 wurde der (geständige) Angeklagte zu einer Freiheitsstrafe von 18 Monaten (auf Bewährung) verurteilt. Darüber hinaus wird gegen den Angeklagten noch ein gesondertes Zivilrechtsverfahren geführt. Weitere herausragende Ermittlungsverfahren im Zusammenhang mit Eigentumsdelikten im bahnpolizeilichen Bereich sind das Ermittlungsverfahren gegen eine mutmaßlich sechsköpfige Tätergruppierung aus Viersen, die sich auf Einbrüche in LKW Sattel Auflieger und Container im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs spezialisiert hatten. Die Schadenshöhe in dem Verfahren betrug 520.000€.

Eine weitere bundesweite Diebstahlserie - von ATWS-Komponenten (Rottenwarnanlagen) und weiterer Sicherungstechnik der Deutschen Bahn mit Scherpunkt NRW belief sich auf eine Schadensumme von 750.000 EUR.

Präventionsmaßnahmen

Die sonst gewohnten Präventionsmaßnahmen wurden im Jahr 2021 durch die bekannten Corona-Schutzregeln reduziert oder wurden wegen der Absagen von Veranstaltungen gar nicht erst notwendig. In den Bahnhöfen Düsseldorf, Köln und Aachen gab es während der EM 2021 Aktionstage der europaweiten Kampagne „Stop Pickpockets“.

An den Bahnhöfen Troisdorf, Paderborn sowie am Güterbahnhof Köln Eifeltor konnten Banner aufgehängt werden, die auf die unsichtbare Lebensgefahr des Bahnstroms hinweisen und insbesondere das Klettern auf Kesselwagen oder Strommasten verhindern sollen. Ein weiteres Banner wurde an einer Schule in Eschweiler angebracht. Die genannten Maßnahmen wurden gemeinsam mit den Fachreferent*innen Prävention der Deutschen Bahn durchgeführt.

Schwerpunkteinsätze mit Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Schatten der Corona Pandemie hatte sich eine neue Form der Schwerpunkteinsätze entwickelt. Die sogenannten Maskenkontrolltage wurden auch 2021 zeitweise durchgeführt. Ferner stand die BPOL für polizeilich relevante Sachverhalte anlässlich eines 3G-Kontrolleinsatzes zur Verfügung.

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

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit

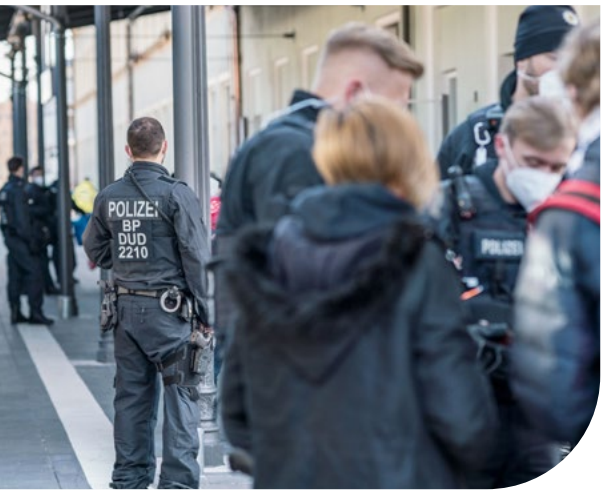
Auch im Jahr 2021 nehmen die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit höchste Priorität ein. Das KCS nimmt dabei folgende Aufgaben wahr:

- Administrative und organisatorische Aufgaben bei besonderen Krisenlagen
- Gemeinsame Lagebewertung zusammen mit den Sicherheitspartnern
- Identifizierung und Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen
- Betreuung und Weiterentwicklung der Sicherheitsdatenbank NRW
- Leitung diverser Sicherheitsprojekte
- Netzwerkarbeit
- Wissenstransfer

Bestmögliche Transparenz und Handlungssicherheit - Das Corona Krisenmanagement

Auch 2021dominierte die Coronakrise das gesellschaftliche Leben und erforderte auch für den öffentlichen Personenverkehr eine breitgefächerte Maßnahmenpalette zur Bewältigung der Situation. Die bereits 2020 etablierten und vom KCS gemanagten Telefonkonferenzen wurden 2021 fortgeführt. Sie fanden mindestens einmal wöchentlich statt, in Summe waren es im Berichtszeitraum von Januar bis Dezember 50 Telefonkonferenzen.

Der Teilnehmerkreis setzt sich aus Vertretern von AT, VM und EVU, Kompetenzcenter Marketing (KCM), DB Station&Service, DB Sicherheit, DB Netz, Bundespolizei und dem KCS zusammen. Bei Bedarf werden weitere Institutionen wie zum Beispiel der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, der Städtetag NRW, der Städte- und Gemeindebund NRW und die Ordnungsämter eingebunden.



Neben dem Monitoring der Betriebslage wurden Verstöße und Eskalationen im Zusammenhang mit der Kontrolle der Maskenpflicht und der im weiteren Jahreslauf im November 2021 eingeführten 3-Regel im ÖPNV besprochen und entsprechende Maßnahmen wie beispielsweise der verstärkte Einsatz der Bundespolizei und die Fortführung des Einsatzes von zusätzlichem Sicherheitspersonal eingeleitet. Änderungen und Anpassungen der gesetzlichen Coronaschutzvorgaben (unter anderem Infektionsschutzgesetz, Coronaschutzverordnung NRW) und deren Auswirkungen auf den SPNV Betrieb standen ebenso auf der Agenda. Das sorgte für bestmögliche Transparenz und Handlungssicherheit für alle Beteiligten. Neben der dauerhaften Gewährleistung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung der Dienstpläne und des Personaleinsatzes, hat die Umsetzung der Anforderungen an die Impfung und Testung von Mitarbeiter*innen eine besondere Herausforderung dargestellt.

Runder Tisch Corona NRW

Zusätzlicher Einsatz von Sicherheitspersonal während der Coronakrise

Mehr Sicherheit unterwegs: Auch in 2021 begrüßt das KCS die Fortführung des Einsatzes von zusätzlichem Sicherheitspersonal. Das Zug- und Bahnhofspersonal wie auch die Ordnungsbehörden und die Bundespolizei benötigten im Jahr 2021 bei der Kontrolle der Einhaltung der Maskenpflicht und der 3G Regeln Unterstützung. Dafür wurden zusätzlich rund 100 Sicherheitskräfte in den Zügen und rund 120 Sicherheitskräfte in den Bahnhöfen eingesetzt. Von den Eisenbahnverkehrs- und infrastrukturunternehmen wurde im Jahr 2021 die Summe von rd. 22.620.000 Euro für zusätzliches Sicherheitspersonal in Anspruch genommen.

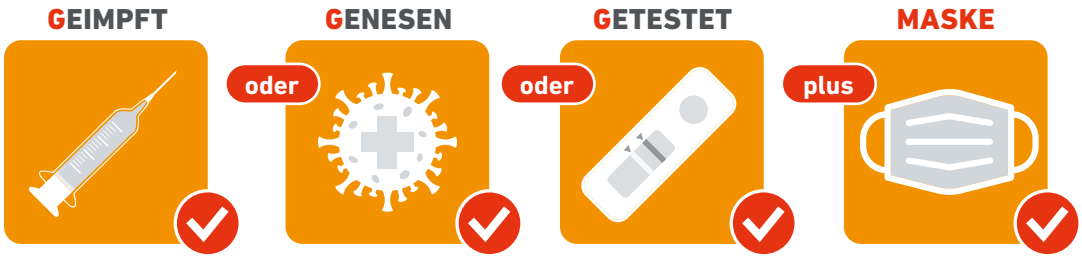
Rund 1,5 Millionen Menschen: Die zusätzlichen Sicherheitskräfte haben im Jahr 2021 zusammen mit den Zugbegleitern rund 95.500 Fahrgäste in den Zügen und gemeinsam mit dem Bahnhofpersonal rund 1.390.000 Besucher*innen in den Bahnhöfen auf die Maskenpflicht oder das korrekte Tragen der Masken angesprochen. Darüber hinaus erfolgten ab Dezember zusätzlich rund 300 Ansprachen in den Zügen wegen Verstößen gegen die 3G Regeln. Wie schon im Jahr 2020 erinnerte viele Kunden allein die Anwesenheit des Sicherheitspersonals an die Einhaltung der Corona Regeln: viele Zertifikate zu 3G-Regeln wurden freiwillig vorgezeigt. Es war allerdings auch wieder erforderlich, hartnäckige Masken- und 3G-Verweigerer sowie Wiederholungstäter*innen von der Weiterfahrt auszuschließen und gemeinsam mit den Ordnungsbehörden und der Bundespolizei zahlreiche Bußgeldverfahren einzuleiten.

An dieser Stelle sei deswegen ein wiederholter Dank an alle Beteiligten gerichtet, die dafür gesorgt haben, dass der Verkehrsbetrieb in NRW weitergeht und die Menschen unterwegs sein konnten, immer verbunden mit einem Gefühl von Sicherheit.

3G-Kontrolltage in NRW

Vor dem Hintergrund der zugespitzten Infektionslage im November 2021 hatte der Bundestag geänderte Regelungen im Verkehrsbereich nach § 28b Infektionsschutzgesetz verabschiedet.

Auf dieser Grundlage bestand ab dem 24. November 2021 in den Verkehrsmitteln des Luftverkehrs, des ÖPNV und des öffentlichen Personenfernverkehrs eine sogenannte 3G-Pflicht. Diese galt zusätzlich zur Maskenpflicht für alle Fahrgäste sowie für das Kontroll- und Servicepersonal. Wer nicht geimpft oder genesen war, musste den Nachweis über einen negativen zertifizierten Corona-Test (kein Selbsttest) mit sich führen. Bei Fahrtantritt durfte die Testabnahme nicht länger als 24 Stunden zurückliegen. Die 3G-Pflicht galt in allen Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie in Fern- und Nahverkehrszügen (S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress) bis zum 19. März 2022.



Seit der bundesweiten Einführung der 3G-Regel im Nahverkehr wurden die entsprechenden Nachweise durchgehend auf allen SPNV-Linien in NRW, insbesondere durch das vom Land Nordrhein-Westfalen finanzierte Kontroll- und Sicherheitspersonal, stichprobenartig kontrolliert.

Konzertierte Aktion

Zusätzlich haben Vertreter der Verkehrsunternehmen und der Ordnungsbehörden in einer dreitägigen überregionalen Aktion die Einhaltung der 3G-Pflicht in Bussen und Bahnen in Nordrhein-Westfalen kontrolliert. Hierfür hat das Kontrollpersonal auf ausgewählten Zulaufstrecken zu insgesamt zehn Hauptbahnhöfen in Nordrhein-Westfalen von Montag, 13. Dezember, bis Mittwoch, 15. Dezember, jeweils zwischen 7 und 15 Uhr die Einhaltung der 3G-Pflicht kontrolliert. 559 Fahrgäste wurden ohne den erforderlichen 3G-Nachweis angetroffen.

Ziel der gemeinsamen Aktion des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, der SPNV-Aufgabenträger, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Deutschen Bahn AG und weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Bundespolizei war es, Fahrgäste für die Einhaltung der 3G-Regel zu sensibilisieren. Zeitgleich zu den Kontrollen im SPNV haben auch die kommunalen Verkehrsunternehmen gemeinsam mit den Ordnungsämtern in Bussen und Straßenbahnen in großen Städten kontrolliert. In den Fällen, in denen kein Zertifikat vorgezeigt wurde, konnten die Verkehrsunternehmen von ihrem Hausrecht Gebrauch machen und den Fahrgast aus dem Fahrzeug verweisen. Wer ungeimpft, ohne aktuellen negativen Test oder nicht genesen, Bus und Bahn nutzte, musste mit einem Bußgeld von 250 Euro rechnen. Im Rahmen der Kontrollen zur Einhaltung der 3G-Pflicht ist auch die Maskenpflicht in Zügen, Bussen und Straßenbahnen kontrolliert worden.

Die Schwerpunkttage haben gezeigt, dass die meisten Fahrgäste sich an die 3G-Regel und die Maskenpflicht gehalten haben. Somit ist Bus- und Bahnfahren auch in Corona-Zeiten sicher. Die meisten Fahrgäste waren bei den Kontrollen sehr kooperativ, hatten die Nachweise griffbereit dabei und begrüßten die Kontrollen. Im Nahverkehr Nordrhein-Westfalens gilt laut aktueller Coronaschutzverordnung weiterhin die Maskenpflicht. Die 3G-Regel ist zum 20. März 2022 entfallen. Aktuelle Regelungen zu Corona und generell zur Mobilität in Nordrhein-Westfalen finden Fahrgäste und Interessierte auf der Webseite „mobil.nrw“

10 Millionen Euro für Videotechnik in 100 NRW-Bahnhöfen

Die Vergangenheit hat es gezeigt: Sicherheitsrelevante Vorfälle an Bahnhöfen im ganzen Bundesgebiet ließen Bund und DB bereits in den vergangenen Jahren rund 100 Bahnhöfe in Deutschland mit Videotechnik ausstatten. Um das subjektive und objektive Sicherheitsgefühl in den Bahnhöfen noch weiter zu verbessern, hatten sich das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, die drei Aufgabenträger und DB Station&Service im Jahr 2020 darauf geeinigt, in den kommenden Jahren vermehrt in die Sicherheit an Bahnhöfen zu investieren. Die Schäden durch Vandalismus und Graffiti lagen 2020 allein an den NRW-Bahnhöfen bei rund 3,2 Millionen Euro - im Jahr 2021 waren es sogar 3,6 Millionen Euro – Geld, das besser zum Nutzen der Kunden eingesetzt werden könnte. Bis 2024 soll daher jeder dritte Bahnhof in NRW mit moderner Videotechnologie ausgerüstet sein. Entsprechend investiert das Land etwa 10 Millionen Euro in die Ausstattung von 100 Bahnhöfen in NRW. Die drei Aufgabenträger finanzieren den Betrieb der neuen Videoanlagen.

Im Jahr 2021 wurden in 12 Bahnhöfen in NRW die Standorte für die Videokameras in den Bahnhöfen gemeinsam mit DB Station&Service, der Bundespolizei und den AT festgelegt. Die Standortauswahl basierte auf der Gefahrenabschätzung der Sicherheitsbehörden, der Fahrgastzahlen, der Funktion als Knotenbahnhöfe, regelmäßig stattfindende Großveranstaltungen sowie weiteren betrieblichen Belangen. Der Baubeginn erfolgt noch in 2022.

Nordrhein-Westfalen hatdurch das neue Programm „Video an 100 Stationen" ein Gesamtkonzept zur Videostrategie im SPNV. Die Vereinbarung des Landes Nordrhein-Westfalen, der drei Aufgabenträger NVR, NWL und VRR sowie der DB Station&Service AG komplettieren das Gesamtengagement für einen sicheren ÖPNV in NRW.

Video in Zügen

Die Untersuchung der Videobeweissicherung und ihre Digitalisierung - der Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) hatte 2021 ein weiteres wichtiges Projekt ins Leben gerufen: „Video in Zügen des SPNV" Ziel war die Untersuchung der Videobeweissicherung (zurzeit manuelle Sicherung für die Bundespolizei) und einen Vorschlag zur Digitalisierung der Videobeweissicherung zu erstellen. Neben der Digitalisierung planen Sicherheitsexperten auch zukünftig die Liveaufschaltung in Zügen und erwägen eine Betrachtung zum Einsatz intelligenter Videotechnik.

Die Bestandsaufnahme und Sollbeschreibung eines zukünftigen Modells zur Digitalisierung ergab folgendes:

Ist-Analyse

Es wurden von allen EVU und BPOL die bestehenden Prozesse und die eingesetzte Technik zur Videobeweissicherung abgefragt und analysiert. Das Ergebnis: Aufgrund heterogener Prozesse und der teilweise sehr aufwändigen manuellen Beweissicherung entstehen jährlich hohe Kosten für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bundespolizei. Ferner entstehen Verzögerungen bei der Übermittlung von gerichtsverwertbaren Daten.

Im Rahmen dieses Projektes werden die funktionalen Anforderungen zur Vereinfachung der Datensicherung und einer etwaige Live-Aufschaltungsoption geprüft. Im Rahmen des Projektes Fokus-Bahn werden in 2022 die funktionalen Anforderungen der Aufgabenträger abgestimmt. Hierauf aufbauend soll ein Pilotprojekt durchgeführt werden um entsprechende technische Möglichkeiten zu prüfen. Das folgende Vorgehen wäre hierbei denkbar:

Lösungsszenario

Bedarfsabhängige Datenübertragung über Mobilfunk oder W-LAN. Die Digitalisierung beim Videobeweissicherungsprozess kann gegenüber der manuellen Beweissicherung bis zu 36% einsparen. Weiterhin wird hierdurch die Live-Aufschaltung ermöglicht.

Vorschlag zum Pilotprojekt

Das vorgeschlagene Lösungsszenario umfasst eine Datenübertragung auf Anfrage der Bundespolizei oder in dringenden Notfällen. Es werden keine Daten permanent übertragen. Die digitale Beweissicherung von erfassten Vorgängen und Liveübertragungen erfolgen nur zu speziellen Zwecken und auf Anforderung. Das folgende Schaubild stellt vereinfacht dar, wie die Videobilder von den Fahrzeugen auf einen zentralen Datenspeicher (z. B. Cloud) übertragen werden. Die Fahrzeuge sind, wie oben beschrieben, mit Übertragungstechniken (z. B. W-LAN und Mobilfunkrouter) ausgestattet. Ein zentrales Schnittstellensystem ermöglicht den Zugriff durch berechtigte Nutzer*innen (z. B. Leitstellenmitarbeiter*innen oder Bundespolizei).

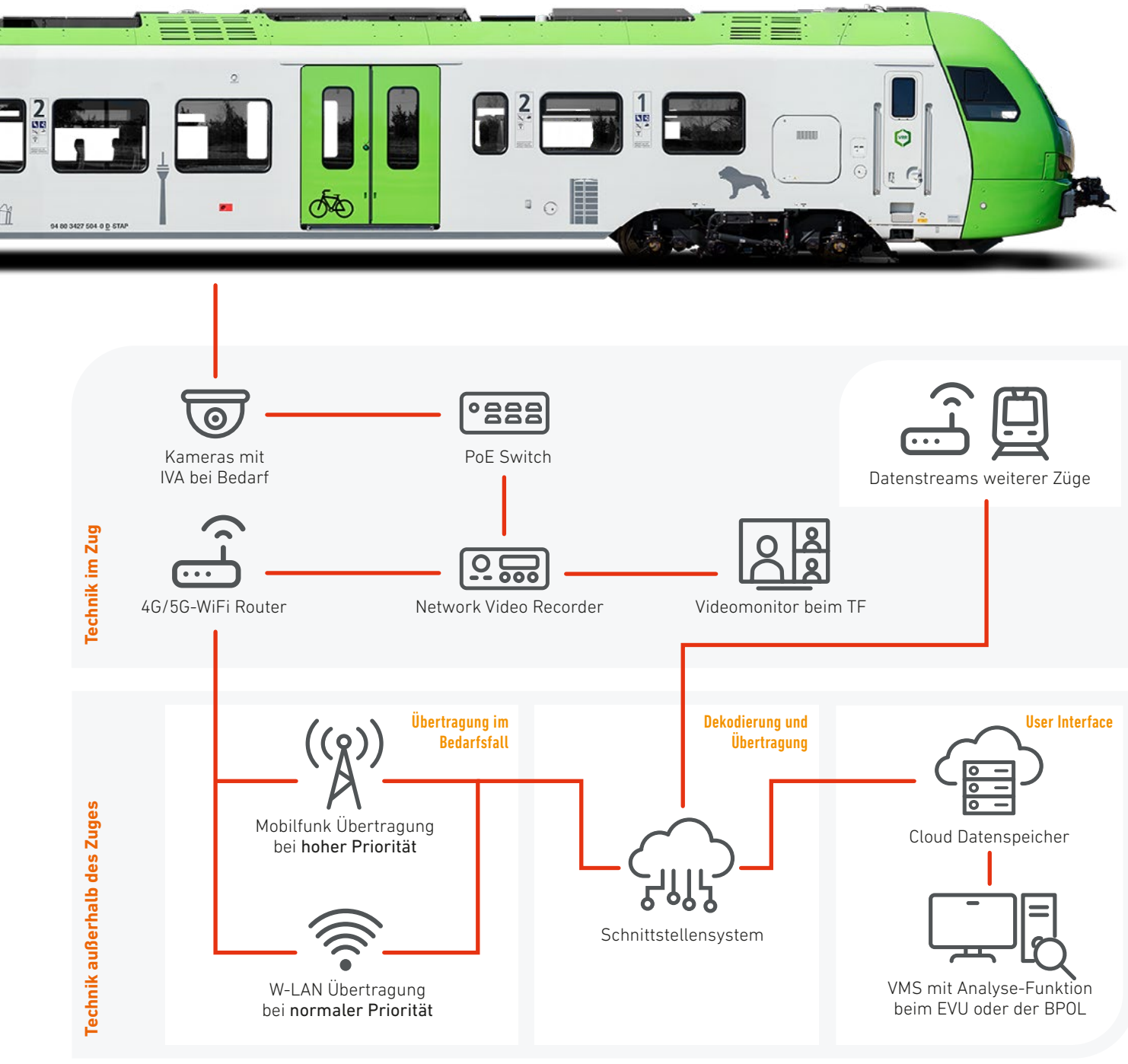


Abbildung 19: Video in Zügen-Modellvorstellung

Ausblick
Das Thema Standardisierung und Ausbau von Videotechnik wird in 2022 weiterverfolgt.

Qualifizierung von Service- und Sicherheitspersonal

Die Installierung einer neuen Online-Plattform zur Schulung und Weiterbildung wird ebenfalls im Jahr 2022 ein weiterer Sicherheitsbaustein in NRW sein. Zum Hintergrund: Das Landesprogramm „Sicherheit und Service im öffentlichen Personennahverkehr" (ÖPNV) wurde schon 1998 ins Leben gerufen. 2017 wurde es durch das KC Sicherheit (KCS) aktualisiert und in eine Leitlinie überführt. Diese neue Leitlinie dient nun als Grundlage für die Verkehrsunternehmen, um die Ausbildung ihres Zugpersonals einheitlich zu gestalten und ein verbindliches Qualitätsniveau für die Fahrgäste sicher zu stellen.

Um dieser Leitlinie eine größere Gewichtung zukommen zu lassen, wurden durch das KCS weitere Maßnahmen geprüft und ausgearbeitet, damit ihre Anwendung bei der Qualifizierung des Sicherheits- und Servicepersonals zum Tragen kommt.

Zur Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde im Jahr 2021 ein Workshop abgehalten, in dem das KCS eine Prüfungs- und Testplattform vorstellte. Darin hatte das KCS 750 Fragen zu den Qualifizierungsinhalten der Leitlinie hinterlegt, mit denen der Kenntnisstand des Sicherheits- und Servicepersonals bei den EVU überprüft werden kann.

Die Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen begrüßten die Nutzung einer solchen Plattform auch zu Schulungszwecken, um die Qualität der Aus- und Weiterbildung von Sicherheits- und Servicepersonal weiter zu verbessern und zu vereinheitlichen.

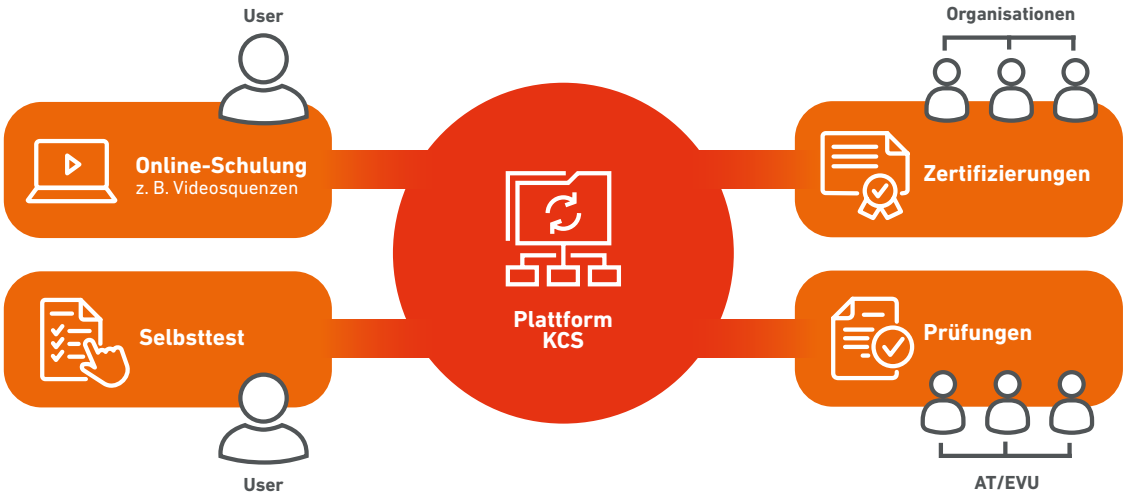


Abbildung 20: Online Plattform KCS

Im Jahr 2022 wird die Möglichkeit geprüft, ein Konzept zur Installierung einer solchen Plattform in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern sowie dem Verkehrsministerium des Landes NRW zu entwickeln.

Das sind die Ziele:

- Vorgaben für eine einheitliche Grundausbildung des Sicherheits- und Servicepersonals in NRW
- Schulungsinhalte gemeinsam mit den AT/EVU ausarbeiten
- Erstellung eines pädagogisch didaktischen Konzeptes für die Schulungen
- Entwurf eines technischen Konzeptes zur Umsetzung einer Online-Plattform
- Klärung der Finanzierung dieser gemeinsamen Plattform.

Präventive Beförderungs- und Aufenthaltsverbote

Nach erfolgreichem Abschluss des Pilotprojekts im Jahr 2020 hat das KCS mit Zustimmung der Aufgabenträger die Maßnahme der präventiven Beförderungs- und Aufenthaltsverbote im Bahnverkehr im Jahr 2021 fortgeführt. Sie wurde von den Aufgabenträgern finanziert. Ziel der präventiven Aufenthaltsverbote und Beförderungsausschlüsse ist, Polizei bekannten Straftäter*innen den Zugang zum Bahnverkehr durch Aufenthalts- und Beförderungsverbote zeitlich und örtlich begrenzt zu verwehren.

Zu den begangenen Straftaten zählen neben Verstößen im Fußballreiseverkehr auch beispielsweise Taschendiebstähle, Körperverletzungen und sexuelle Übergriffe. Die Auswertung des Lagebildes für das Jahr 2021 hat gezeigt, dass trotz weitreichender Einschränkungen im öffentlichen Leben, wie beispielsweise die Durchführung von Sportveranstaltungen ohne nennenswerte Besucher, sich die Zahlen zur objektiven und subjektiven Sicherheit unserer Fahrgäste weitestgehend auf den Werten des Vorjahres befanden. Im Rahmen des präventiven Beförderungsausschlusses lag der Fokus auf auffällig gewordene Personen im Nahverkehr. Diese waren im Wesentlichen aufgrund von aggressivem Verhalten, Beleidigung und Bedrohung gegenüber Kunden und Mitarbeiter*innen der Eisenbahn und Infrastrukturunternehmen auffällig. Grundsätzlich wurde ein Anstieg der Gewaltbereitschaft festgestellt.

Umgesetzt wird diese landesweite Maßnahme der Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die 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 darstellen, trotz Besitz eines Tickets keinen Bahnhof mehr betreten und keinen Zug mehr nutzen dürfen.

Die Beförderungsausschlüsse und Aufenthaltsverbote im SPNV bilden somit einen wichtigen Baustein zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf Bahnanlagen. Und die Fahrgäste fühlen sich sicherer.

Sicherheitsteams NRW und Verfügungsdienste

Verfügungsdienste VRR ein Erfolg

Die flexible Einsatzgestaltung mit qualifiziertem Personal über alle Linien hinweg, nur mit dem Fokus auf spezielle Sicherheitslagen und unabhängig von EVU Verträgen, hat sich in der Praxis bewährt und sollte dementsprechend Berücksichtigung für einen zukünftigen Einsatz von Sicherheitsteams in ganz NRW finden. Von 2016 bis 2022 wurde beim VRR die Fördermaßnahme „Verfügungsdienste im VRR" durchgeführt. Es galt die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste und des Zugpersonals zu optimieren. Als Lösung verfolgte der VRR den Einsatz unternehmensübergreifender Sicherheitsdienstleistungen (mit Hausrecht auf Linien im VRR Bediengebiet).

Die Evaluation dazu hat ergeben, dass

- sich auf den Zügen eingesetzte Kundenbetreuer*innen (KuB) der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) während der Arbeit durch die Unterstützung der Verfügungsdienste sicherer fühlen,
- durch die flexible Einsatzgestaltung der Verfügungsdienste auch bei besonderen Lagen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Bundespolizei (BPol) oder andere betroffene Organisationen hilfreich unterstützt werden können,
- die hohe Anzahl an Einträgen während des Einsatzes der Verfügungsdienste in die Sicherheitsdatenbank des KCS (Sidaba) für die Jahre 2020 (8.159 Eintragungen) und 2021 (9.111 Eintragungen) darauf hinweist, dass eine professionelle Begleitung durch Sicherheitsdienstleister die objektive Sicherheit erhöhen und die Fahrgäste mehr Schutz erhalten.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal ein wichtiger Beitrag zum Schutze der Fahrgäste und des Zugpersonals (Triebfahrzeugführer und insbesondere Kundenbetreuer) ist. Der Einsatz des Sicherheitspersonals erfolgte unternehmensübergreifend. Das Jahresvolumen der 26.000 Einsatzstunden erfolgte dabei lageorientiert. So wurde das Sicherheitspersonal in Zeitlagen und Räumen eingesetzt, welche anhand der Auswertungen der Sidaba NRW und der Berichte der Partner auffällig waren.

Durch den Einsatz der „Verfügungsdienste Sicherheit" und die dadurch deutlich sichtbare Präsenz stieg die subjektive Sicherheit der Fahrgäste und des Zugpersonals messbar an. Auch die objektive Sicherheit wurde durch das rege Eingreifen des Sicherheitspersonals in sicherheitsrelevanten Situationen gestärkt. Diese Entwicklung im SPNV soll weiterverfolgt und AT-übergreifend umgesetzt werden. Der Einsatz des Sicherheitspersonals unter dem Namen „Sicherheitsteams NRW" ist bereits auf gesamt NRW ausgeweitet und trägt zu einer nachhaltigen Verbesserung der Sicherheitslage im SPNV bei. Hierfür haben sich die AT mit dem KCS abgestimmt und Parameter für den Einsatz von Sicherheitspersonal in ganz NRW erarbeitet. Zu den Ausstattungsmerkmalen des Sicherheitspersonals gehören beispielsweise Bodycams. Diese dienen neben der präventiv deeskalierenden Wirkung ebenfalls bei sicherheitsrelevanten Vorfällen der Beweissicherung und effektiveren Strafverfolgung. Die Ausschreibung ist bereits erfolgt.

Netzwerk und Wissenstransfer

Sicherheitskongress

Technik, Daten, Ereignisse – wie Menschen und Mitarbeiter*innen diese einsetzen, aus- und bewerten hat dieser Sicherheitsbericht bislang eindrucksvoll gezeigt. Zur Vernetzung der Sicherheitspartner und Förderung des Wissenstransfers koordiniert das KCS verschiedene Arbeitskreise und organisiert regelmäßig den ÖPNV-Sicherheitskongress NRW, nachzulesen auf der Webseite „kcsicherheit.de".

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

Landesweiter Arbeitskreis NRW

Die Sitzungen des landesweiten Arbeitskreises (LAK) Sicherheit finden unter Leitung des KCS quartalsweise im Jahr statt. Seit 2009 sind die Teilnehmer dieser Sitzung neben Vertretern der Ministerien des Innern und für Verkehr NRW ebenfalls Vertreter der AT, der Eisenbahn- und lokalen Verkehrsunternehmen, sowie der Bundes- und Landespolizei.

Die Intention des LAK: Relevante Themen im Hinblick auf die Sicherheit unserer Fahrgäste und der Mitarbeiter*innen im ÖPNV/SPNV besprechen und daraus weitergehende abgestimmte Maßnahmen planen und durchführen. 2021 konnte der LAK aufgrund der Corona-Pandemie nicht als Präsenzveranstaltung stattfinden. Aus diesem Grund wurden die Sitzungen in digitaler Form durchgeführt.

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

- Darstellung der Sicherheitslage anhand von Statistiken (Sidaba)
- IT Security und Cyberkriminalität
- Onlinetests für Sicherheits- und Servicekräfte
- Umgang mit nicht zuzuordnenden Gegenständen (NZG)
- BIUS – Berufsspezifischen Interventions- und Sicherheitstrainings
- Präventiver Beförderungsausschluss
- Maßnahmen zur Beseitigung und langfristigen Prävention von Graffiti

Besteht bei Themen das Interesse, diese im Nachgang der Sitzung ausführlicher zu thematisieren, erfolgt dies in gesonderten Arbeitskreisen.

Arbeitskreis Sicherheit der Aufgabenträger

Arbeitskreis Aufgabenträger

Gemeinsam für die Sicherheit: Das KCS und die Aufgabenträger (AT) NVR, NWL und der VRR tauschen sich in regelmäßigen Besprechungen im Arbeitskreis Sicherheit AT zu Sicherheitsthemen im SPNV in NRW aus.

Hierbei stehen AT-Themen zur Standardisierung im Vordergrund und es wird geprüft, ob eine landesweite Umsetzung möglich ist. Im Jahr 2021 hat sich der Arbeitskreis Sicherheit AT mit folgenden Themen auseinandergesetzt:

- zusätzlicher Einsatz von Sicherheitspersonal während der Corona-Krise
- Sicherheitsteams NRW
- Ausrüstungsstandards
- technische Konzepte
- Qualifizierungsmaßnahmen für Service- und Sicherheitspersonale
- Landesprojekt Video an Bahnhöfen

Alle 14 Tage besprechen die Aufgabenträger in einem Jour Fixe gemeinsam mit dem KCS die Entwicklungen bei der Sidaba. Für besondere Erfordernisse (z. B. 3G-Regelverstöße) nehmen die Aufgabenträger eine Erweiterung der Sidaba vor.

Fußball, Graffiti und KapaKrit

Personenströme, Zwei-Wege Fahrzeuge und eine wichtige Prognose: Das KCS beschreibt im folgenden zukunftsweisende Ansätze, Ideen und Projekte zur Sicherheit in NRW.

Fußball Entlastungsverkehr

Da durch die Coronakrise im Jahre 2020 eine Unterbrechung des Fußballverkehrs stattfand, aber im Jahre 2021 die Fußballbegegnungen mit Fanbeteiligung zunahmen, lud das KCS zu einer Besprechung mit den AT und der BPol ein.

Die BPol legte eine vorläufige Prognose vor, die den AT dann zur Verfügung gestellt wurde.

Der Ablauf von der Anregung der BPol über die Bestellung der Leistung, bis hin zur Fahrtdurchführung und Rückmeldung durch das EVU TRI erfolgte in bewährter Weise.

Gemeinsam gegen Graffiti

Anfang des Jahres 2021 wurde von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verstärkt registriert, dass netzübergreifend viele Fahrzeuge durch Graffiti beschädigt wurden. Dies geschah vorwiegend in Abstellanlagen der DB Netz, die teilweise gemeinsam von den EVU benutzt werden oder in Abstellanlagen auf Betriebshöfen der EVU. Aus diesen Gründen hat das KC Sicherheit NRW (KCS) einen Unterarbeitskreis gegründet, um verschiedene Maßnahmen inklusive Finanzierung zu erörtern.

Nachfragen bei der Bezirksregierung ergaben, dass eine Förderung von Altanlagen (Abstellanlagen) mit Sicherungsmitteln nicht gestattet ist, da es sich hier hauptsächlich um Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebes handelt. Derartige Maßnahmen können nachträglich nicht gefördert werden. Vor diesem Hintergrund wurde vom KCS eine Liste mit Abstellanlagen und den dort abstellenden EVU er-

stellt. Diese Übersicht, einschließlich Kontaktdaten zu Ansprechpartnern, wurde den EVU übermittelt, damit diese sich zusammenschließen können, um gemeinsam Sicherungsmaßnahmen (Bewachung der Fahrzeuge durch Sicherheitspersonal) zu beschließen und die Kosten je EVU zu minimieren. Mittlerweile haben sich einzelne EVU zusammengeschlossen, um die Bewachung der Abstellplätze gemeinsam zu bestreiten.

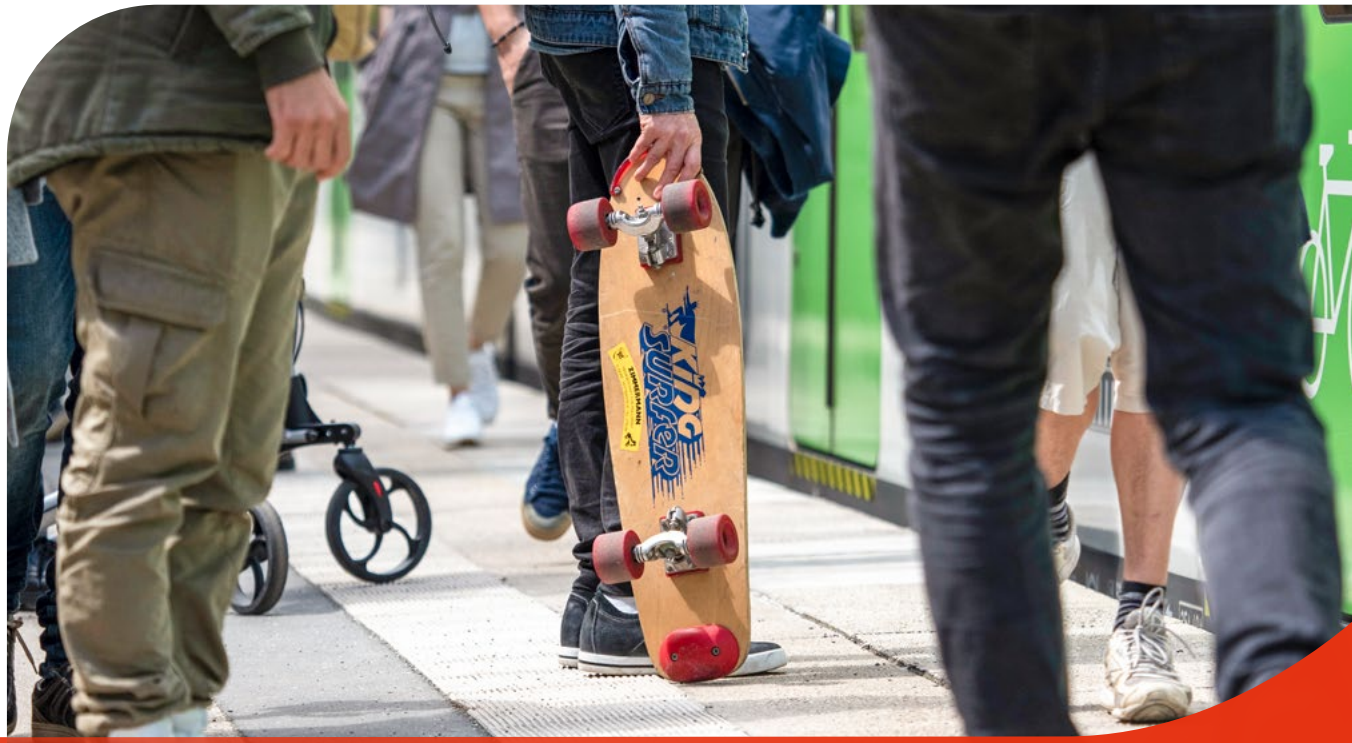
Den EVU wurde auch die Variante einer mobilen Einsatzzentrale zur Bewachung von Privatanlagen durch einen Sicherheitsdienstleister vorgestellt. Das Konzept beruht auf einem Zwei-Wege Fahrzeug, dass auch über die Schienenwege auf Betriebshöfen zu einer entsprechenden Position gefahren werden kann. Im Fahrzeug befindet sich dann die Technik zur Überwachung und Alarmierung, die über Außensensoren (Video, Radar, Bewegungsmelder) versorgt wird. Weitere Besprechungen und Preiskalkulationen zu den Angeboten des Einsatzes der mobilen Einsatzzentrale wurden bilateral zwischen den EVU und dem Anbieter vereinbart.

Forschungsprojekt KapaKrit

Wie 500.000 Menschen zu evakuieren sind, wird aktuell in einem Forschungsprojekt erarbeitet. Das KCS ist bei dem Bundesforschungsprojekt „KapaKrit" - Optimierung der Verkehrskapazität von Bahnhöfen im Krisenfall - assoziierter Partner. Das Projekt wird von dem Forschungszentrum Jülich, der Hochschule Bochum und der Bergische Universität Wuppertal durchgeführt. Das Forschungsprojekt beruht auf folgendem Katastrophenszenario: Durch einen Zwischenfall in einem Atomkraftwerk in Belgien muss die Bevölkerung des Ruhrgebietes schnellstmöglich evakuiert werden. Dabei wird untersucht, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um etwa 500.000 Personen über den Hauptbahnhof Dortmund zu evakuieren und ob die Infrastruktur des Bahnhofs diese Vorgehensweise erlaubt.

Die wissenschaftlichen und technischen Arbeitsziele sind folgende:

- Maximal realisierbare Verkehrskapazität eines Bahnhofs
- Systematische Erfassung der begrenzenden Parameter (baulich, technisch, organisatorisch/rechtlich)
- Mikroskopische Simulation der Personenströme (mit Variation/Iteration der Randbedingungen)
- Maßnahmen und Konzepte für das kurzfristige Maximieren der Verkehrskapazität (Notfall-Handbücher, Richtlinien und Schulungskonzepte)
- Open-Source-Werkzeug für die Modellbildung und Simulation von Personenströmen



Fazit

Für das Jahr 2021 ist vor allem eines festzuhalten: Alle haben sich trotz der epidemischen Notlage gemeinsam für mehr Sicherheit und Mobilität in und über die Grenzen von Nordrhein-Westfalen hinweg eingesetzt. Das schließt die Fahrgäste selbstverständlich mit ein.

Die vergangenen Jahre der Pandemie haben das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert und es wird sicherlich noch einige Zeit vergehen, bis wieder eine neue Normalität erreicht werden kann. 50 Telefonkonferenzen zum Corona-Krisenmanagement und deren Vor- und Nachbereitung, 1,5 Millionen angesprochene Menschen in Sachen Maske und Abstand. Diese Zahlen stellen nur einen Bruchteil des entstandenen Aufwandes dar, der durch die Pandemie und ihrer Herausforderungen entstanden sind. Darüber hinaus lässt sich am umfangreichen Einsatz von zusätzlichen Sicherheitspersonalen zur Kontrolle der Coronaschutzvorgaben sowie an 10 Millionen Euro für modernste Überwachungstechnik an Bahnhöfen erkennen, welche Bedeutung der Sicherheit im Nahverkehr NRW beigemessen wird.

Bei allen Maßnahmen und Kontrollen zur Aufrechterhaltung des Verkehrsbetriebs musste auch dafür Sorge getragen werden, dass mit steigenden Fallzahlen auch die Dienstpläne aufrechterhalten werden konnten. Auch die Umsetzung und Anforderungen für die Impfung und Testung von Mitarbeitern hat dabei eine besondere Herausforderung dargestellt.

Damit stellt sich die Frage, wie wird unsere Mobilität in Zukunft aussehen? Sicher wird sie sein, dafür haben die unzähligen Diskussionen und Arbeitskreise reale Weichen gestellt und dazu gehört nicht nur das Projekt „Video in Zügen" oder das Tragen von „Bodycams". Die professionelle Vernetzung aller am Sicherheitsprozess Beteiligten lässt aus Ideen Projekte wachsen und aus Projekten konkrete Maßnahmen – alles für eine nachhaltige Verbesserung der Sicherheitslage im ÖPNV/SPNV. Der vorliegende Sicherheitsbericht 2021 liefert dafür die entsprechenden Belege und zeigt weitere Wege auf, die für neue zukünftige Sicherheitsfragen von enormer Bedeutung sind. Das Forschungsprojekt „KapaKrit" wird mit Unterstützung des KCS Antworten auf ein reales Bedrohungsszenario erarbeiten. Und in allen Befragungen hat sich gezeigt, dass auch die Anwesenheit von zusätzlichen Sicherheitskräften das objektive und subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste erheblich steigert. Mehr Personal und mehr Kompetenz lautet von daher ein weiterer wichtiger Baustein für die Zukunft. Noch in diesem Jahr wird die Möglichkeit geprüft, ein Konzept zur Installierung einer solchen Plattform in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern sowie dem Verkehrsministerium des Landes NRW zu entwickeln.

Dieser rund 50 Seiten umfassende Bericht 2021 liefert somit ein umfassendes Bild der Sicherheitslage des vergangenen Corona-Jahres in NRW. Ferner stehen die gesammelten Daten für den Auftakt zu neuen Entwicklungen, neuen Möglichkeiten und Herausforderungen – in Summe sind sie der Erfolg gemeinsamer Arbeit für Mobilität und Sicherheit unterwegs durch Nordrhein-Westfalen.

Danke an alle, die daran mitgewirkt haben.

Abkürzungsverzeichnis

AT	Aufgabenträger
DB	Deutsche Bahn AG
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
EM	Europameisterschaft (Fußball)
EM-Netz	Emscher-Münsterland-Netz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IHK	Industrie- und Handelskammer
KapaKrit	Optimierung der Verkehrskapazität von Bahnhöfen im Krisen- und Katastrophenfall
KB	Kundenbetreuer
KCM	Kompetenzcenter Marketing
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit
LAK	Landesarbeitskreis
MNB	Mund-Nasen-Bedeckung
NRE	Niers-Rhein-Emscher
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	Nahverkehr-Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
OWL	Ostwestfalen Lipper
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regionalverkehr
RTW	Rettungswagen
SBRR	S-Bahn Rhein-Ruhr
SEV	Schienenersatzverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TRI	Train Rental GmbH
UAK	Unterarbeitskreis
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematische Darstellung Maßnahmenfindung 6
Abbildung 2: Darstellung der Ereignisse im Jahr 2021 nach Monatsverlauf 8
Abbildung 3: Ereigniskategorien 2021 8
Abbildung 4: Auswertung der Ereignisarten 9
Abbildung 5: Nichteinhaltung der Maskenpflicht SPNV NRW 2021 10
Abbildung 6: Betroffene von sicherheitsrelevanten Vorfällen 10
Abbildung 7: Handlung gegen Personen und Sachen 11
Abbildung 8: Sachbeschädigung 12
Abbildung 9: Vorfälle nach Produktarten und Stationen 12
Abbildung 10: Darstellung der Ereignissen 2021 im Wochenverlauf 13
Abbildung 11: Verfügungsdienste Sicherheit im VRR 13
Abbildung 12: Sicherheit im Fahrzeug – tagsüber Quelle: KCM 15
Abbildung 13: Sicherheit im Fahrzeug - abends Quelle: KCM 15
Abbildung 14: Sicherheit an Haltestellen - tagsüber Quelle: KCM 16
Abbildung 15: Sicherheit an Haltestellen - abends Quelle: KCM 16
Abbildung 16: Straftaten Regiobahn 2021 20
Abbildung 17: Ordnungswidrigkeiten Regiobahn 2021 20
Abbildung 18: Auffälligkeiten Regiobahn 2021 20
Abbildung 19: Video in Zügen-Modellvorstellung 33
Abbildung 20: Online Plattform KCS 34

Impressum

Impressum

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

Verantwortlich für den Inhalt:
Kilian Schäfer,
Leiter Stabsstelle KCS
Redaktion: Tobias Richert, Thomas Kersten
Gestaltung: Sven Scholz

Bildnachweis:
Seite 27/28 ©Bundespolizei, Seite 31 ©EyeEm - stock.adobe.com,
Seite 35 ©Jogerken - stock.adobe.com, alle weiteren Bilder ©VRR AöR

Kompetenzcenter
Sicherheit NRW

Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR (VRR)

Kompetenzcenter
Sicherheit NRW

Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

www.kcsicherheit.de

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen