

## 8. ZeRP-Lagebericht 2014

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Beschlussvorlagen-Nr.: I/IX/2015/0158





## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
ZeRP-Lagebericht setzt neuen Schwerpunkt	4
Erstmals Beiträge der Partner	4
Die Rolle des VRR bei der Sicherheit	4
<b>Sicherheit im SPNV</b>	<b>4</b>
Instrumente zur Lagebewertung	4
Auf einen Blick	5
Sicherheitsgefühl der Kunden	5
Sicherheitsaspekte bei neuen Ausschreibungen	5
<b>Ausführliche Berichte der Netzwerkpartner</b>	<b>6</b>
Zusammenfassung der Sicherheitsberichte der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen	6
Bericht der DB Regio NRW	6
Bericht der Bundespolizei	7
Bericht zur Kundenzufriedenheit	8
Sicherheit bei Ausschreibung des RRX	9
<b>Sicherheit im ÖPNV</b>	<b>10</b>
ZeRP und Netzwerk Sicherheit im VRR	10
<b>Ergebnisse aus der ZeRP-Datenbank</b>	<b>10</b>
Entwicklung der Meldungen von 2011 bis 2014	10
Ereignisse 2014 im Detail	11
Veränderungen zum Vorjahr	13
<b>Netzwerk Sicherheit</b>	<b>15</b>
Schnittstelle zwischen DSW21 und ZeRP Datenbank in Betrieb	15
Videoausrüstung bei der Regiobahn	15
Beteiligung am Bundesforschungsprojekt SkoBB	15
Sicherheitstage	15
Zusammenarbeit mit niederländischen Partnern	15
<b>KC Sicherheit NRW</b>	<b>16</b>
Landesweiter Arbeitskreis Sicherheit NRW	16
Multiplikatorenschulung SPNV zur Sensibilisierung bei verdächtigen Gegenständen	16
Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Einsatzes von Sicherheitskräften	16
Zusätzliche Fußballverkehre	17
<b>Ausblick</b>	<b>17</b>
Sicherheitskongress des Landes NRW 2016	17
Bundesweite zusätzliche Fußballverkehre	17
Umgang mit Flüchtlingen im ÖPNV	17
<b>Abbildungs-/Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>18</b>

## Vorwort

### **ZeRP-Lagebericht setzt neuen Schwerpunkt**

Dieser ZeRP-Lagebericht unterscheidet sich in der vorliegenden Form von den Vorgängern, da er einen neuen konzeptionellen und methodischen Schwerpunkt setzt. Die bisherigen Berichte wurden im Wesentlichen durch Zahlen, Daten und Fakten geprägt. In diesem Bericht stehen zum ersten Mal die von den Auftragnehmern und Netzwerkpartnern zur Verfügung gestellten Sicherheitsberichte und die qualitativen Bewertungen der Erkenntnisse aus der ZeRP-Datenbank im Vordergrund. Die quantitativen Auswertungen der ZeRP-Datenbank zu Ereignissen, die die objektive und subjektive Sicherheit gefährden, bilden die Grundlage für eine Verifizierung der sich andeutenden Phänomene.

### **Erstmals Beiträge der Partner**

Neben den oben genannten Auswertungen werden in diesem Bericht die objektiven Erkenntnisse von Polizei und Verkehrsunternehmen sowie die subjektiven Empfindungen der Fahrgäste dargestellt.

Somit bilden viele Erkenntnisquellen die Grundlage für das in diesem Bericht vorgestellte gemeinsame Bild zur Sicherheit.

## Sicherheit im SPNV

### **Instrumente zur Lagebewertung**

Der VRR arbeitet im Bereich Sicherheit des Schienenpersonennahverkehrs eng mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Bundespolizei zusammen. Gemeinsam kann so schnell und effektiv auf aktuelle Lagen reagiert werden.

### **Qualitätsgespräche als bewährtes Instrument zur Erfassung der aktuellen Lage**

Mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen führt der VRR regelmäßige Qualitätsgespräche durch. In diesen Gesprächen bilden die Zahlen aus der ZeRP-Datenbank sowie die Beobachtungen und Erfahrungen der Mitarbeiter die Basis für die Analyse und die daraus folgende Einsatzsteuerung des Sicherheitspersonals.

### **Die Rolle des VRR bei der Sicherheit**

Die originäre Aufgabe von ZeRP (Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention) bezieht sich auf die Zusammenführung lokaler Ordnungspartnerschaften der Verkehrsunternehmen im VRR-Gebiet zu einem Sicherheitsnetzwerk, wohingegen das Selbstverständnis des VRR zur zivilen Sicherheit wesentlich weiter gefasst ist.

Stellvertretend hierfür sind die Ausschreibungen neuer Verkehrsleistungen zu nennen, bei denen die Verantwortung als Aufgabenträger mit Ansprüchen an die Verbesserung der zivilen Sicherheit verbunden ist. Darüber hinaus verknüpft der VRR viele Aktivitäten zur Sicherheit mit den Landesaufgaben des KC Sicherheit des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, welches beim VRR angesiedelt ist.

In diesem Bericht werden somit die im Netzwerk des VRR und im KC Sicherheit NRW entwickelten und umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit exemplarisch dargestellt.



### **Sicherheitsberichte als weiteres Instrument zur Erfassung der aktuellen Lage**

Darüber hinaus erstellen die EVU mindestens einen Sicherheitsbericht im Jahr, in dem wichtige Erkenntnisse und Maßnahmen zusammengefasst sind. Insgesamt betrachtet befindet sich die allgemeine Sicherheitslage in den Fahrzeugen und Stationen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im VRR-Gebiet auf einem stabilen Niveau, im Detail lassen sich jedoch bei einigen sicherheitsrelevanten Ereignissen unterschiedliche Schwerpunkte ausmachen.

## Auf einen Blick

### Problemlagen

Die in den Qualitätsgesprächen und Sicherheitsberichten der EVU dargestellte Sicherheitslage 2014 wurde durch die Bundespolizei bestätigt und es wurden gemeinsame als auch abgestimmte Gegenmaßnahmen durchgeführt.

Für 2014 ergeben sich folgenden Entwicklungen:

### Taschendiebstähle haben zugenommen

Im Bereich der Handlungen gegen Sachen war eine stetige Zunahme der Handgepäck- und Taschendiebstähle zu verzeichnen.

### Aggressionen gegen Personal und Kunden

Bei Handlungen gegen Personen zeichnete sich ab, dass das Personal insbesondere im Zusammenhang mit Prüfeinsätzen und von alkoholisierten Fahrgästen weiterhin häufig verbal/körperlich attackiert wird. Bei Übergriffen gegen Kunden und Personal hat die Schwere der Ereignisse bei den Körperverletzungen zugenommen.

### Probleme mit Fußballfans

Im Zusammenhang mit den Fußballverkehren war das Verhalten bestimmter Fangruppen weiterhin sehr problematisch und beeinträchtigte das subjektive und objektive Sicherheitsgefühl anderer Fahrgäste.

### Neue Problemlage durch Asylsuchende

Eine neue Problemlage ergab sich bereits gegen Ende des Jahres 2014 bei der Fahrausweiskontrolle von Asylsuchenden und hat sich auch in 2015 fortgesetzt.

### Umgesetzte Maßnahmen

Den o.g. Problemlagen wurde mit verbesserter Ausbildung des Personals (z.B. Sensibilisierungsmaßnahmen, Deeskalationstrainings) und vermehrten Streifen an Wochenenden sowie Schwerpunkteinsätzen mit der Bundespolizei begegnet.

Gemeinsame Einsätze der Inspektion Dortmund und Düsseldorf in besonders belasteten Verkehrsstationen und Nahverkehrsverbindungen steigerten das objektive Sicherheitsgefühl der Reisenden und bei Straftaten konnten sofort Fahndungen eingeleitet werden.

Der Eigentumskriminalität begegnete man mit zivilen Taschendiebstahlsfahndern, die mobile Tätergruppen über die Gren-

zen der Inspektionen Düsseldorf, Dortmund und Münster hinweg überwachten. Zusätzliche spezielle Ermittler führten operative Lageauswertungen und strafprozessuale Maßnahmen gegen organisierte Tätergruppen durch. Zur Sensibilisierung der Reisenden fanden regelmäßig Präventionsveranstaltungen statt.

An Spieltagen mit brisanten Fußballbegegnungen wurden zusätzliche Sicherheitskräfte an Bahnhöfen und auf den Linien eingesetzt. Der Regelverkehr wurde durch den Einsatz von zusätzlichen Fußballzügen innerhalb von NRW entlastet.

Darüber hinaus führte die Bundespolizei Maßnahmen zur individualisierten Gefahrenabwehr durch. Diese Maßnahmen reichten von personalisierten Gefährderanschriften, die teilweise am Arbeitsplatz übergeben wurden, bis zu zeitlich befristeten Betretungsverboten mit der Festsetzung von Zwangsgeldern zur Durchsetzung.

### Sicherheitsgefühl der Kunden

Das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste spiegelt sich in der Kundenzufriedenheitsmessung wider.

Insgesamt lag die Bewertung

- tagsüber bei „sehr gut bis gut“ und
- in den Abend- und Nachtstunden bei „gut bis befriedigend“.

Bei genauer Betrachtung der Bewertung zeigte sich, dass Personaleinsatz sowie Pünktlichkeit und Sauberkeit das Sicherheitsgefühl beeinflussen. Die beste Bewertung erhielten die S-Bahnlinien, bei denen in 2014 eine 100%-Betreuung stattfand.

### Sicherheitsaspekte bei neuen Ausschreibungen

In den Ausschreibungen des RRX in 2014 wurden die Anforderungen an das Service- und Sicherheitspersonal im Detail beschrieben (Ausbildung, Aufgaben, Erscheinungsbild und Ausrüstung) und die Erfassung von Ereignissen zur subjektiven und objektiven Sicherheit in der ZeRP-Datenbank gefordert.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil war die Einbindung eines modernen Videosystems, welches unter anderem auch die Übertragung von Videobildern aus dem Zug vorsieht.

## Ausführliche Berichte der Netzwerkpartner

### Zusammenfassung der Sicherheitsberichte der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen

Bei allen privaten EVU wurden gleichlautende Problemlagen identifiziert, die nachfolgend zusammengefasst sind:

- Wenige, dafür aber immer schwerere Ereignisse im Bereich der Körperverletzungen bei allen EVU
- Viele Probleme im Zusammenhang mit Fahrkartenprüfung und alkoholisierten Fahrgästen, besonders an Wochenenden
- Neue Problemlage bei Fahrausweiskontrollen bei Asylsuchenden, die allerdings erst Ende 2014 und vermehrt in 2015 in Erscheinung getreten ist
- Zunehmende Probleme mit Vandalismus und Belästigungen durch Fußballfans
- Beeinträchtigung (Straftaten und körperliche Angriffe auf die Mitarbeiter der EVU oder Fahrgäste) der subjektiven und objektiven Sicherheit durch räumliche Ballung verschiedener Einrichtungen wie z.B. Justizvollzugsanstalten und Wohnheime für schwererziehbare Jugendliche oder Drogenkranke entlang der Strecke
- Erkennbar scheinen sich hier Folgen sozialer, städtebaulicher oder infrastruktureller Rahmenbedingungen der Stadtgesellschaften auf die Sicherheit im ÖPNV auszuwirken bzw. auszustrahlen.

Lösungsansätze:

- Durch Ausbildung des Personals und vermehrte Streifen an Wochenenden wirken alle EVU in ähnlicher Weise diesen Problemlagen entgegen.
- Zur Bekämpfung dieser Problematik wurden derzeit Schwerpunkteinsätze gemeinsam mit der Bundespolizei geplant, die vor allem zu den besonders betroffenen Zeiten an den Wochenendabenden stattfanden.
- Um den Problemen mit Fußballfans zu begegnen, setzte der VRR an Spieltagen mit brisanten Fußballbegegnungen zusätzliche Sicherheitskräfte an Bahnhöfen und auf den Linien ein.
- Darüber hinaus wurde der Regelverkehr durch den Einsatz von zusätzlichen Fußballzügen innerhalb von NRW bei allen Spielbegegnungen entlastet.
- Alle EVU führten regelmäßige Schulungen zur Deeskalation und zum Verhalten der Mitarbeiter durch.

### Bericht der DB Regio NRW

Die DB Regio NRW GmbH betreibt im Bediengebiet des VRR viele unterschiedliche Linien (S-Bahn, RE- und RB). Deshalb werden die Aussagen zum Sicherheitsbericht der DB Regio hier gesondert dargestellt:



### Übergriffe gegenüber Personal auf weiterhin hohem Niveau

Die DB Regio sah die Angriffe gegenüber dem Personal auch in 2014 auf einem hohen Niveau. Vorrangig betroffen waren Mitarbeiter der DB Sicherheit (61% aller Übergriffe) sowie Zugpersonale des Personenverkehrs (34 % aller Übergriffe auf Zugpersonale - davon 25 % auf Kundenbetreuer, Prüfer und Triebfahrzeugführer von DB Regio und 9% auf Kundenbetreuer und Servicepersonale des Fernverkehrs). Durch intensive konzernweite Sensibilisierungsmaßnahmen konnte eine Aufhellung des Dunkelfeldes in diesem Deliktfeld erreicht werden. Zusätzlich wurden Deeskalationstrainings mit Unterstützung durch die Bundespolizei für Mitarbeiter mit Kundenkontakt durchgeführt.

### Zunahme bei Diebstählen

Nach wie vor ist auch in 2014 eine stetige Zunahme der Handgepäck- und Taschendiebstähle zu verzeichnen, die durch Tätergruppen unterschiedlicher Herkunftsländer organisiert und gezielt durchgeführt werden. Schwerpunkte bildeten hier vornehmlich Ballungsräume mit hohen Verkehrsdichten im Nah- und Regionalverkehr. Hier wurden gemeinsam mit der Bundespolizei präventive Maßnahmen und kundenwirksame Kampagnen geplant und durchgeführt.

### Vandalismus verzeichnet Rückgang

Bei den Fallzahlen der Sachbeschädigungen durch Vandalismus konnte ein Rückgang festgestellt werden, im Gegensatz zu den Fallzahlen der Sachbeschädigungen durch Graffiti, die in 2014 angestiegen sind. Gründe hierfür könnten neben verbesserten Erfassungssystemen die milde Witterungslage Anfang 2014 gewesen sein sowie die Arbeitskämpfmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Oktober und November 2014, die dem Täterklientel entsprechende Tatgelegenheiten geboten haben.

### Bericht der Bundespolizei



Die Sicherheitslage in Zügen des schienengebundenen Personennahverkehrs im Einsatzraum Rhein-Ruhr war 2014, ähnlich wie in anderen deutschen Ballungsräumen, stabil.

### Stabile Anzahl, aber erhöhte Schwere bei Gewaltdelikten

Die Gesamtzahl der Gewaltdelikte entsprach im vergangenen Jahr annähernd der des Vergleichszeitraums 2013. Allerdings zeichnete sich der Trend ab, dass die Schwere der Taten in Teilbereichen zunahm. Dies resultierte u.a. aus der Tatsache, dass Auseinandersetzungen immer häufiger von größeren Personengruppen und nicht nur zwischen Einzelpersonen ausgetragen werden.

### Zunahme von Diebstählen

Die Taschen- und Handgepäckdiebstähle haben 2014 signifikant zugenommen. Diese Delikte ereigneten sich nahezu in gleichen Anteilen in den Verkehrsstationen als auch in fahrenden Zügen. Die Täter operierten dabei nicht mehr überwiegend in Fernverkehrszügen sondern gleichermaßen in RE-/RB- und S-Bahnlinien.

### Besondere Maßnahmen im Bedienegebiet des VRR

Gemeinsame Schwerpunkteinsätze der Inspektion Dortmund und Düsseldorf

Die Bundespolizei verzeichnete im VRR-Raum (inkl. der Verkehrsstationen) über 2.300 Gewaltdelikte. Davon ereigneten sich ca. 10% in fahrenden Zügen. Diese Lageerkenntnisse halten zur Einleitung von besonderen Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei geführt. Zu Schwerpunktzeiten wurden die Inspektionen Dortmund und Düsseldorf durch geschlossene Einsatzeinheiten unterstützt, die verstärkt in besonders belasteten Verkehrsstationen und Nahverkehrsver-

bindungen Präsenz zeigten und hierdurch das objektive Sicherheitsgefühl der Reisenden steigerten sowie bei Straftaten sofort erforderliche Maßnahmen trafen und Fahndungen einleiteten. Der Umfang des Kräfteeinsatzes richtete sich nach einer fortlaufenden Auswertung der Lage und den sonstigen Einsatzen der Bundespolizei (insb. Fußballreiseverkehr).

### Abgestimmte Schwerpunkteinsätze mit EVU

Darüber hinaus führte die Bundespolizei bei aktuellen Hinweisen der Verkehrsbetreiber abgestimmte Schwerpunkteinsätze in besonderen Lagefeldern durch. So wurden im Berichtszeitraum Maßnahmen aufgrund von bettelnden Personen ethnischer Minderheiten, randalierenden Jugendgruppen und anderen auffällig reisenden Personengruppen in Zügen initiiert. Die Maßnahmen der Bundespolizei waren immer dann besonders effektiv, wenn eigene Erkenntnisse durch detaillierte Meldungen der EVU ergänzt wurden. Das Projekt „Sicherheit in Bus und Bahn - SiBB“ wurde weiter fortgeführt. An Aktionstagen wurden von der Polizei Dortmund, der Bundespolizei und den Dortmunder Stadtwerken in abgestimmten Maßnahmen Kontrollen an Verkehrsstationen, in U- und S-Bahnzügen durchgeführt. Diese dienten auf Seite des VU der Einnahmensicherung und auf Seiten der beiden Polizeibehörden der Feststellung von Straftaten und flüchtigen Personen sowie der Dunkelfeldaufhellung. Zeitgleich wurde auch hierdurch das Sicherheitsgefühl gestärkt.

### Fußballfanreiseverkehr weiterhin problematisch

Die Bundespolizei führte bundesweit seit dem Beginn der Fußballsaison 2014/15 Maßnahmen zur individualisierten Gefahrenabwehr im Rahmen des Fußballfanreiseverkehrs durch. Aufgrund der hohen Dichte der Profivereine und der damit verbundenen Zahl der Problemfans lag ein Schwerpunkt dabei in NRW. Ziel der Maßnahmen war es, polizeilich in Erscheinung getretene Personen bereits im Vorfeld von Fußballspielen mit individualisierten Maßnahmen zu belegen, um eine positive Verhaltensänderung zu erwirken. Diese Maßnahmen reichten von personalisierten Gefährderanschriften, die teilweise am Arbeitsplatz übergeben werden, bis zu zeitlich befristeten Betretungsverboten mit der Festsetzung von Zwangsgeldern zur Durchsetzung.

### Pilotprojekt „Länderübergreifende Fußball-Zusatzzüge“ erfolgreich

Positive Erfahrungen hat die Bundespolizei mit dem Projekt der länderübergreifenden, zusätzlichen Fußballfanzüge gesammelt. Der Einsatz hat zu einer deutlichen Entlastung

der Regelzüge und damit verbunden, zu einer Steigerung der Zufriedenheit der übrigen Fahrgäste geführt. Die Bundespolizei konnte die eigenen Kräfte effektiver einsetzen, da es an Umstiegsbahnhöfen nicht mehr zu Reisewegsüberschneidungen mit rivalisierenden Fanggruppen kam. Diese Züge wurden von nahezu allen Fanggruppen angenommen, da diese Züge einen schnellen und komfortablen Weg zum Auswärtsspiel bieten. Einige Ultragruppierungen nutzten weiterhin frühe Regelzugverbindungen, um konspirativ zum Spielort zu gelangen. Eine Fortführung und bundesweite Ausweitung des Projekts ist aus Sicht der Bundespolizei wünschenswert. Die durch den Einsatz zusätzlicher Züge erreichte Trennung des Fußballfanreiseverkehrs vom übrigen Reiseverkehr entspricht der strategischen Ausrichtung der Bundespolizei.

### Maßnahmen zur Eigentumskriminalität

Die Eigentumskriminalität in Form des Trickdiebstahls fand auch überwiegend in der Zeit von Freitag bis Sonntag statt. Dem Phänomen der gestiegenen Zahl von Delikten durch Taschen- und Handgepäckdiebstahl begegnete die Bundespolizeidirektion St. Augustin durch die Einrichtung einer besonderen Aufbauorganisation in diesem Bereich.

Zivile Taschendiebstahlsfahnder überwachten über die Grenzen der Inspektionen Düsseldorf, Dortmund und Münster hinweg mobile Tätergruppen, die besonders aus dem nordafrikanischen Raum stammen. Besonderes Augenmerk lag dabei auf der Hauptachse Dortmund-Bochum-Essen-Duisburg-Düsseldorf und den hier verkehrenden Linien RE1 und S1. Aufgrund der gestiegenen Gewaltbereitschaft gingen die Täter inzwischen nicht mehr filigran bei ihrer Tatausführung vor, sondern wendeten immer häufiger Gewalt an, um in Besitz der Beute zu gelangen oder zu bleiben.

Neben den Fahndern wurden spezielle Ermittler in diesem Phänomenbereich eingesetzt, die eine operative Lageauswertung und weitergehende strafprozessuale Maßnahmen gegen die organisierten Tätergruppen durchführten. Zur Sensibilisierung der Reisenden fanden regelmäßig Präventionsveranstaltungen statt. Die Maßnahmen werden 2015 fortgeführt.

### Videoüberwachung als ein wichtiges Mittel zur Beweissicherung

Im Jahr 2014 wurde die Videoüberwachung in Zügen durch die EVU auf weitere Linien ausgeweitet. Die Qualität der Kameraü-

berwachungsanlagen ist durchgängig hoch und so bei Straftaten ein wichtiges Mittel der Beweissicherung. Nach der Auswertung der Aufzeichnungen werden Fahndungsfotos polizeiintern oder zur Öffentlichkeitsfahndung genutzt. Diese Veröffentlichung führte in einigen Fällen zur Identifizierung der Täter, die dadurch der Strafverfolgung zugeführt werden konnten.

### Bericht zur Kundenzufriedenheit

#### Kundenzufriedenheitsmessung 2014

Kundenzufriedenheitsmessungen wurden mittels dreier Befragungsaktionen (auf das Jahr verteilt) durchgeführt. Die Befragung zum Sicherheitsempfinden wurde nach Linientyp (RE/RB/S-Bahn) und Tageszeit (Tagsüber/Abends-Nachts) aufgeteilt. Die Bewertung wurde durch die Fahrgäste anhand des Schulnoten-Systems vorgenommen.

Insgesamt gesehen ergab sich ein positives Bild in der Bewertung durch den Fahrgast, da das Sicherheitsempfinden tagsüber mit „sehr gut bis gut“ und in den Abend- und Nachtstunden mit „gut bis befriedigend“ bewertet wurde, wobei die Bewertung aller S-Bahnlinien im Vergleich durchschnittlich am schlechtesten ausfiel.

Zusammengefasst ist die Bewertung der einzelnen Linientypen wie folgt:

Schulnotensystem Kundenzufriedenheitsmessung			
Verkehrsmittel	S-Bahn	RE-Bahn	RB-Bahn
Tagsüber	1,79	1,65	1,63
Abends/Nachts	2,82	2,43	2,40

Abbildung 1: Kundenzufriedenheitsmessung

### Unterschiedliche Entwicklung der Bewertungen am Tag und in der Nacht

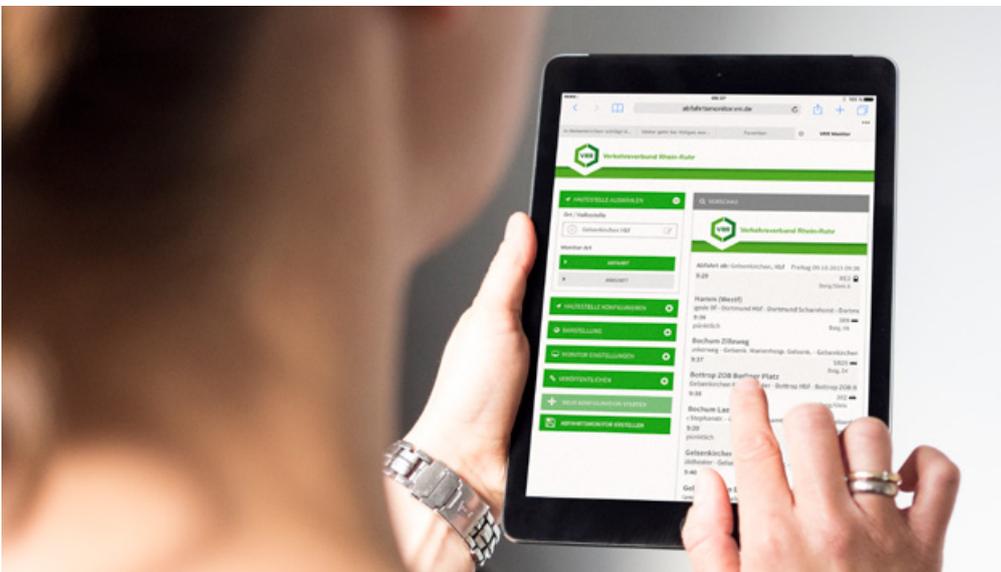
Vergleicht man das Sicherheitsempfinden der Kunden auf einzelnen S-Bahnlinien, fällt die unterschiedliche Entwicklung der Bewertungen am Tag und in der Nacht auf. Zum Beispiel war die Kundenzufriedenheit in der S9 am Tage am höchsten ausgeprägt (vgl. nachfolgende Abbildung), während die Kundenzufriedenheit in der Nacht auf derselben Strecke im Vergleich der S-Bahnlinien nur an vierter Stelle lag.

Kundenzufriedenheitsmessung 2014				
Schulnoten	Tags		Nachts	Schulnoten
1,68	S 9		S 1	2,67
	S 5/S8		S 5/S8	
	S 1		S 2	
	S 11		S 9	
	S 3		S 3	
	S 4		S 11	
	S 2		S 6	
1,88	S 6		S 4	2,98

Abbildung 2: Kundenzufriedenheitsmessung S-Bahnen 2014

### Beste Bewertung bei 100% Betreuung

Auf der Linie S5/S8 wurde ein Pilotprojekt mit einer 100%-Betreuung durchgeführt (siehe Volkswirtschaftliche Studie S.16). Daher erhielt sie eine der besten Bewertungen durch den Kunden und das gleichbleibend tagsüber und in den Nachtstunden.



### Personaleinsatz sowie Pünktlichkeit und Sauberkeit beeinflussen Sicherheitsgefühl

Auf den Linien S1, S6 und S2 wurden im Berichtszeitraum in Folge von Lagekenntnissen gezielt Personalressourcen zur Verbesserung der Sicherheit nachgesteuert. Dieser lagebezogene Personaleinsatz scheint sich positiv auf die Kundenwahrnehmung /-bewertung ausgewirkt zu haben. Bei den

Linien S1, S6 und S2 konnten die Kundenzufriedenheitswerte durch die Sicherheitsbetreuungsstunden in der Nacht verbessert werden, wobei die unterschiedliche Ausprägung durch die Ausstattungsmerkmale, die Reinlichkeit und teilweise sogar durch die Pünktlichkeit der Linientypen beeinflusst wurde.

Auf den Linien S4, S9, S11 sank das Sicherheitsgefühl in den Abend- und Nachtstunden sehr, bei der Linie S3 blieb es gleich.

### Sicherheit bei Ausschreibung des RRX

Ein weiterer Aspekt zur zivilen Sicherheit lag in der Ausarbeitung der Sicherheitsanforderungen. Hier wurden die Anforderungen an das Service- und Sicherheitspersonal (Ausbildung, Aufgaben, Erscheinungsbild und Ausrüstung) sowie weitere Forderungen wie die Teilnahme an den lokalen Ordnungspartnerschaften (ZeRP) beschrieben. Das Erfassen von Ereignissen zur subjektiven und objektiven Sicherheit der Fahrgäste und des Personals war ebenso Bestandteil wie die Einbindung von Videosystemen und die Teilnahme an Qualitätsgesprächen zu Aspekten der zivilen Sicherheit.

### Hohe Qualitätsanforderungen an das Personal

Bei der Ausschreibung des Betriebes und der Ausrüstung des Premiumproduktes RRX wurde ein hoher Stellenwert auf den Sicherheitsaspekt gelegt. Im Rahmen des Vergabeverfahrens wurde ein besonderes Augenmerk auf den Personaleinsatz, die Ausbildung und das Verhalten des Personals während des Betriebes gelegt.

### Videoausrüstung und Datenschutz

Für die Ausrüstung der Fahrzeuge des RRX wurde frühzeitig die besondere Bedeutung des Videosystems berücksichtigt. Schon vor der Veröffentlichung zur Ausschreibung des Zugherstellers wurde der Kontakt zum Datenschutzbeauftragten NRW gesucht, um im Vorfeld Klärung zu schaffen und die Anforderungen aus Sicht des Datenschutzes berücksichtigen zu können.

## Sicherheit im ÖPNV

### ZeRP und Netzwerk Sicherheit im VRR

Der VRR ist Partner und Kooperationsbeteiligter im Rahmen des ZeRP-Netzwerks. Hier koordiniert der VRR Angelegenheiten im Rahmen von ZeRP und des Netzwerkes Sicherheit im Sinne einer Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls. Für die Erfassung von Ereignissen stellt der VRR eine geeignete Datenbank zur Verfügung.

### Lokale Sicherheit bei den Verkehrsunternehmen

Wegen der Vielzahl an Verkehrsunternehmen wird hier auf die Berichterstattung einzelner Betriebe verzichtet. Die alltägliche Problematik wird zwischen den Akteuren Landespolizei, Verkehrsunternehmen und den kommunalen Ordnungsdiensten in den jeweiligen Ordnungspartnerschaften der Kommunen direkt geregelt.

Im Wesentlichen standen bei den Verkehrsbetrieben die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeiter im Vordergrund. Schulungen zur Deeskalation und Stressbewältigung waren die Grundlage dieser Ausbildungen. Wie aus den nachfolgenden Zahlen zu ersehen ist, bildeten Ereignisse, die sich gegen Personen richten oder deren Sicherheitsempfinden absenken, den Großteil der Ereignisse.



## Ergebnisse aus der ZeRP-Datenbank

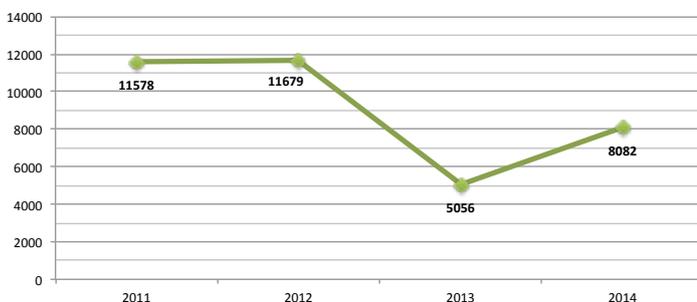


Abbildung 3: Gesamteintragungen 2011 bis 2014

### Entwicklung der Meldungen von 2011 bis 2014

Die Eintragungen in der ZeRP-Datenbank beziehen sich hauptsächlich auf Ereignisse, die die subjektive Sicherheit beeinflussen. Die Meldungen erfolgen ausschließlich durch die angeschlossenen Partner. Die nachfolgenden Auswertungen zeigen lediglich Phänomene und Tendenzen auf. Erstmals soll die Entwicklung der Meldungen von 2011 bis 2014 und die daraus abgeleiteten Tendenzen aufgezeigt werden.

Bis 2012 hielten sich die Einträge der Verkehrsunternehmen auf einem gleichen Niveau. In 2013 wurden aus unterschiedlichen Gründen insbesondere im SPNV deutlich weniger Eintragungen verzeichnet, die mit einem bloßen Rückgang der tatsächlichen Vorfälle nicht zu erklären waren.

Nach anschließenden Gesprächen mit den Partnern wurden Veränderungen in den Prozessen und in der ZeRP-Datenbank vorgenommen, die das Verfahren erleichtern sollen. In 2014 waren dann wieder deutlich mehr Einträge im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Aufgrund knapper Ressourcen war die Bundespolizei jedoch auch in 2014 nicht in der Lage, wie gewohnt zu melden. Eine zusätzliche Vereinfachung der Technik soll die Bundespolizei ab 2016 in die Lage versetzen, ihre Erkenntnisse wieder in die ZeRP-Datenbank einfließen zu lassen, soweit es die aktuellen Entwicklungen zulassen.

### Erkennbare Tendenzen

In der Tendenz sind in dem Betrachtungszeitraum bei den Schwerpunkten nur marginale Veränderungen zu erkennen.

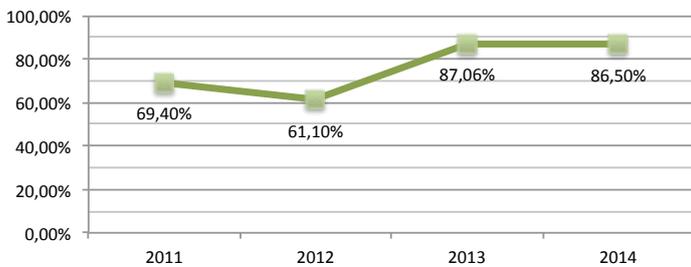


Abbildung 4: Belästigung 2011 bis 2014

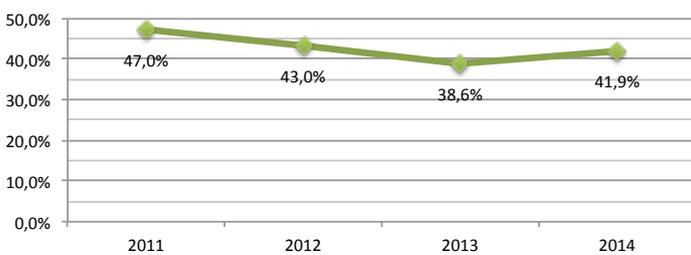


Abbildung 5: Handlungen gegen Personal 2011 bis 2014

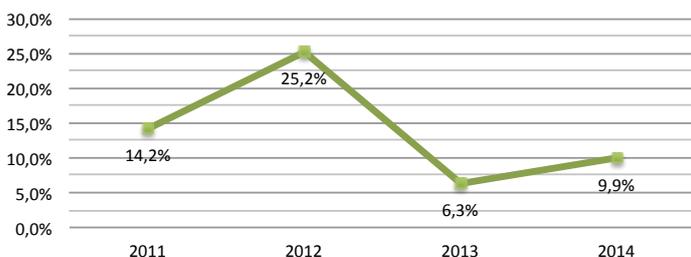


Abbildung 6: Handlungen gegen Sachen 2011 bis 2014

Grundsätzlich

- stiegen die Belästigungen auf über 80 % aller Eintragungen an
- war auch das Personal seit 2011 mit überwiegend mehr als 40 % aller gemeldeten Übergriffe betroffen
- waren Körperverletzungen nur in geringem Maße aber mit steigender Brutalität zu verzeichnen
- wurden tendenziell deutlich weniger Sachbeschädigungen gemeldet.

### Ereignisse 2014 im Detail

#### Verteilung SPNV-ÖPNV

Der Großteil der eingetragenen Ereignisse (85,7 %) war im SPNV und die restlichen Eintragungen (14,3 %) waren bei Bus & Bahn zu verzeichnen. Die aufgezeigte Relation entspricht jedoch nicht der realen Gewichtung der Vorfälle, sondern ist in der Nutzung der Datenbank durch verschiedene Akteure begründet. Im SPNV sind die Eintragungen laut den Verkehrsverträgen eine Pflichtaufgabe der Unternehmen, wohingegen nur wenige lokale Verkehrsunternehmen ihre Eintragungen freiwillig vornehmen.

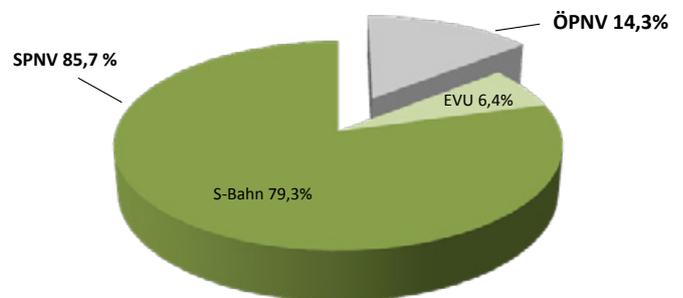


Abbildung 7: Verhältnis der Eintragungen SPNV zu ÖPNV

#### Handlungen gegen Personen überwiegen

Betrachtet man die Verteilung der Ereignisarten nach ihrer Aufteilung in Handlungen gegen Personen oder Handlungen gegen Sachen, so ergibt sich folgendes Bild:

Von den erfassten 8082 Ereignissen im SPNV und ÖPNV waren insgesamt 89,4 % gegen Personen gerichtet oder beeinflussten deren Sicherheitsgefühl.

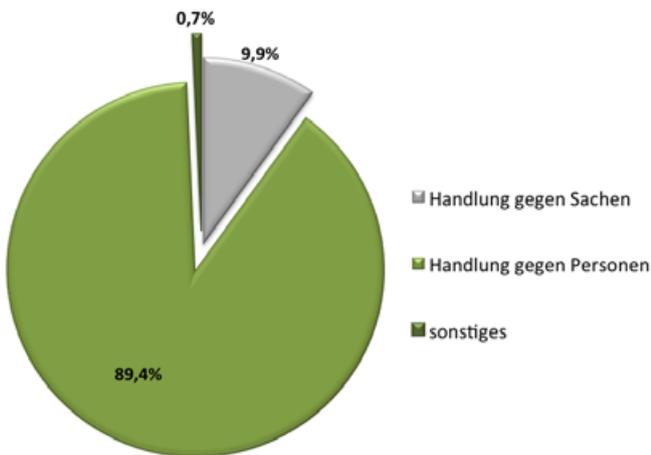


Abbildung 8: Verteilung Ereignistypen

9,9 % der Ereignisse richtete sich gegen Sachen oder führten zu Störungen des Betriebes. Eintragungen zu „Handlung gegen Sachen“ wurden nur vorgenommen, wenn das Personal bei der Tat anwesend war z. B. bei frischen Graffiti, und weisen daher eine verhältnismäßig niedrige Anzahl auf.

**Handlungen gegen Personen - Belästigungen überwiegen**

Betrachtet man nun die Handlungen gegen Personen und welche Unterkategorien diese Handlungen ausmachen, ergibt sich das nachfolgend dargestellte Bild.

**Belästigungen**

Bei den Handlungen gegen Personen überwogen aktive (45,0 %) und passive (41,5 %) Belästigungen.

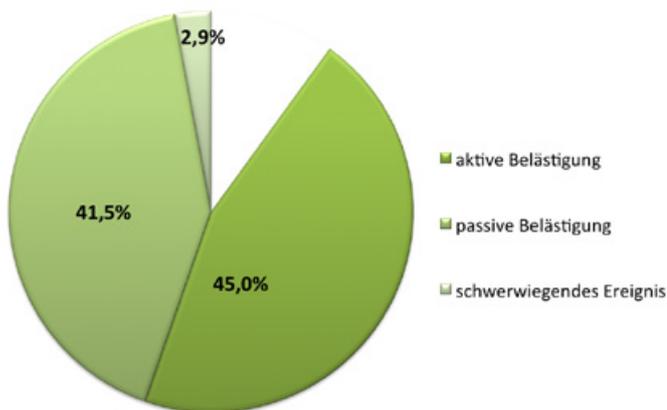


Abbildung 9: Handlungen gegen Personen

Bei den aktiven und passiven Belästigungen stellten alkoholisierte Personen mit 12,1 % bzw. 10,5 % jeweils den größten Teil der erfassten Ereignisse dar.

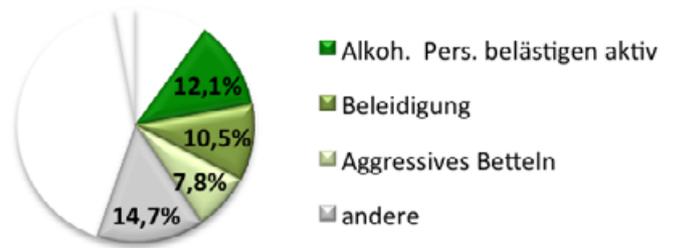


Abbildung 10: Aktive Belästigung



Abbildung 11: Passive Belästigung

**Schwerwiegende Ereignisse**

2,9 % der Vorfälle waren schwerwiegende Ereignisse. Hierbei machten Bedrohungen und Körperverletzungen einen Großteil der Einträge aus.



Abbildung 12: Schwerwiegende Ereignisse

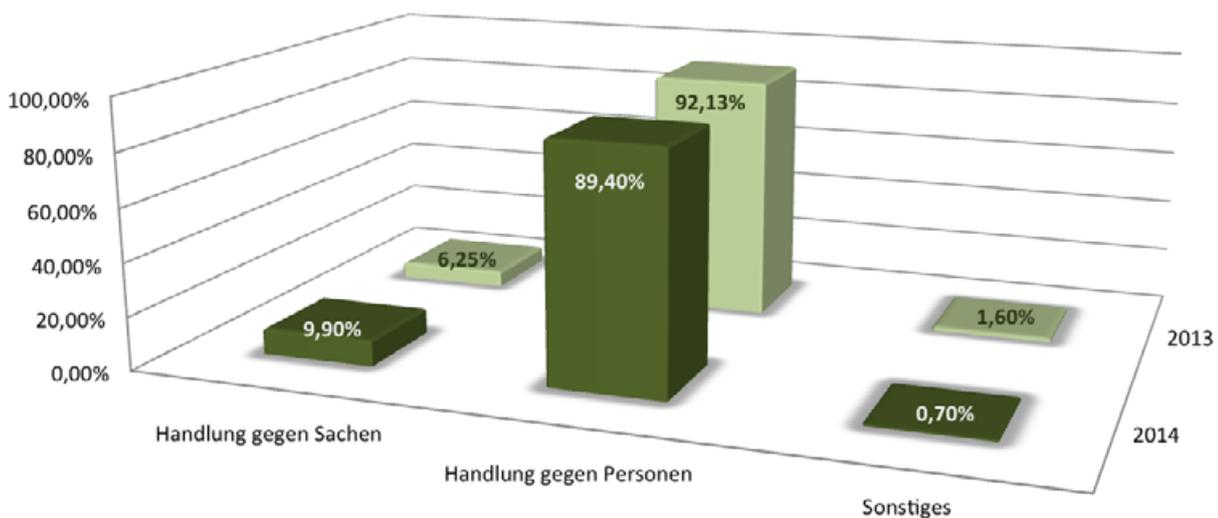


### Veränderungen zum Vorjahr

Nachdem bei der Datengrundlage für den ZeRP-Lagebericht 2013 ein überdurchschnittlich hoher Rückgang an Eintragungen zu verzeichnen war, hat sich die Anzahl der Eintragungen in 2014 stabilisiert. Deshalb wurden die einzelnen Ereignisse zu den Gesamtvorfällen ins Verhältnis gesetzt, so dass hier eine Vergleichbarkeit geschaffen wurde.

### Veränderungen bei den Ereigniskategorien

In der Zusammenfassung der Eintragungen im ÖPNV und SPNV hatten die Handlungen gegen Sachen zugenommen. Eine Veränderung war bei den Handlungen gegen Personen zu verzeichnen.



	Handlung gegen Sachen	Handlung gegen Personen	Sonstiges
■ 2014	9,90%	89,40%	0,70%
■ 2013	6,25%	92,13%	1,60%

Abbildung 13: Ereigniskategorien: Vergleich 2013 bis 2014

**Schwere der Taten hat zugenommen**

Bei den Handlungen gegen Personen bildeten Belästigungen wie im Vorjahr den Hauptteil der Eintragungen. Ähnlich wie bei den Aussagen DB Regio ist hier festzustellen, dass die Belästigungen weiterhin auf einem hohen Niveau stattfinden.

Bei den schwerwiegenden Ereignissen war sogar ein Rückgang zu verzeichnen, allerdings kann die Schwere dieser Vorfälle anhand der Daten nicht gewertet werden. Hier kann nur Bezug auf die Aussagen der Bundespolizei genommen werden, die besagen, dass die Schwere der Taten zugenommen hat.

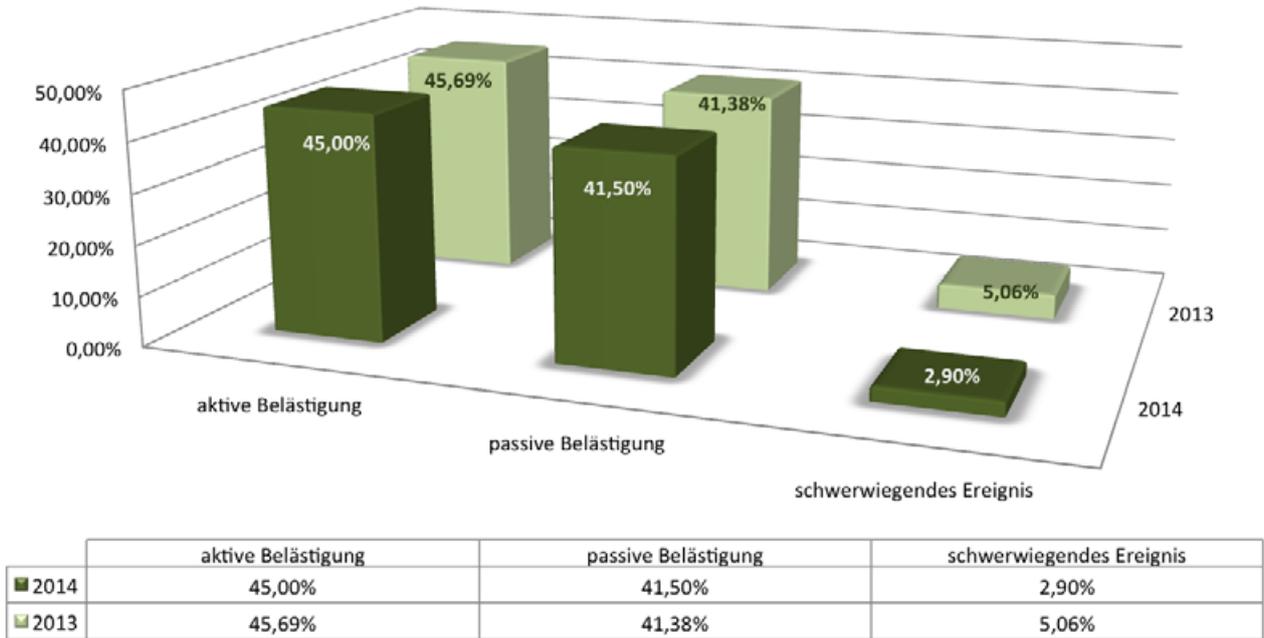


Abbildung 14: Handlungen gegen Personen: Vergleich 2013 bis 2014

**Kaum Veränderungen bei den Ereignissen auf S-Bahnlinien**

In der Verteilung der eingetragenen Vorfälle auf den Linien

waren im Vergleich 2013 zu 2014 keine signifikanten Veränderungen zu verzeichnen.

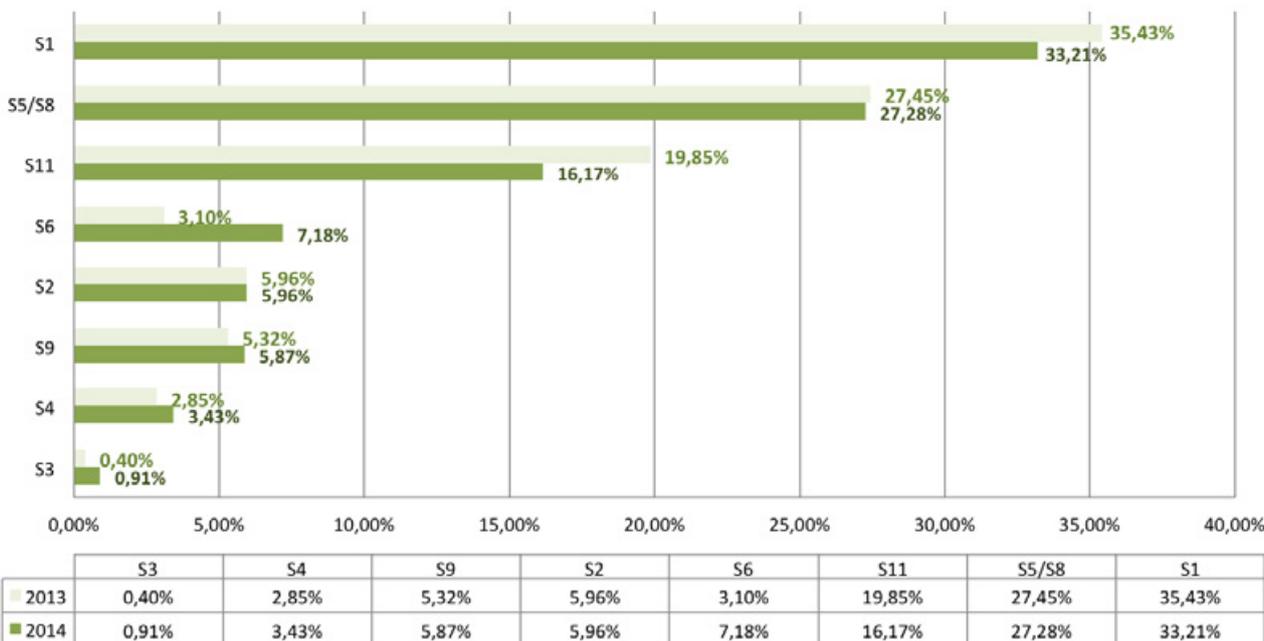


Abbildung 15: Vorfälle auf S-Bahnlinien 2013 und 2014

Der Großteil aller Eintragungen entfiel nach wie vor auf die Linien S1, S5/8 und S11, was mit den großen Streckenlängen und dem hohen Fahrgastaufkommen zu begründen ist. Ledig-

lich der Rückgang auf den Linien S 1 und S 11 sowie der Zuwachs bei der S 6 fallen hier ins Auge.

## Netzwerk Sicherheit

Im Netzwerk Sicherheit, zu dem auch die ZeRP-Kooperation gehört, sind im Jahre 2014 die nachfolgenden Aktivitäten erfolgt.

### Schnittstelle zwischen DSW21 und ZeRP-Datenbank in Betrieb

Im Jahre 2014 wurde die Schnittstelle zwischen der Leitstelle der DSW21 und der ZeRP-Datenbank in Betrieb genommen. Durch die Einführung eines Melde- und Informationssystems bei der DSW21 konnte die elektronische Übermittlung von sicherheitsrelevanten Daten in die ZeRP-Datenbank vorgenommen werden.

### Videoausrüstung bei der Regiobahn

Im Zuge der Neuausrüstung des Videosystems bei der Regiobahn unterstützte der VRR als ZeRP-Partner die Regiobahn bei der Ausschreibung. Die vorhandenen Analogkameras werden durch neue digitale Kameras ersetzt, die durch ein modernes IT-System verbunden sind und direkt per Funk in die Leitstelle der Regiobahn übertragen werden. Bei besonders schweren Fällen sollen später die Videobilder direkt zur Bundes- oder Landespolizei übertragen werden. Der Einbau des Systems soll in 2015 abgeschlossen werden.



### Beteiligung am Bundesforschungsprojekt SkoBB

Das Forschungsprojekt „Sicherheitskooperation für Bus und Bahn“ (SkoBB) ist ein Verbundprojekt des Europäischen Zentrums für Kriminalprävention e.V. sowie der Universitäten Münster und Wuppertal. Über einen Zeitraum von zwei Jahren werden mit Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung drei zentrale Fragenkomplexe bearbeitet:

- Akteure und Zusammenarbeit zum Thema Sicherheit im ÖPNV
- Informationen: Erhebung, Verarbeitung und Verwendung
- Untersuchung zu Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls.

Der VRR beteiligte sich als assoziierter Projektpartner an dem Forschungsprojekt. Die Veröffentlichung des Abschlussberichts wird bis Ende 2015 erfolgen.

### Sicherheitstage

Seit 2003 finden bei den Mitgliedern der ZeRP-Kooperation regelmäßig Sicherheitstage der lokalen Ordnungspartner statt. Der VRR unterstützt als Netzwerkpartner in der ZeRP-Organisation die lokalen Ordnungspartner in der Vorbereitung und Durchführung. In 2014 hat der VRR beim 12. Sicherheitstag in Gelsenkirchen und bei der Blaulichtmeile in Mönchengladbach mitgewirkt.

### Zusammenarbeit mit niederländischen Partnern

Schon seit dem Beginn im Jahr 1998 hat die ZeRP-Gemeinschaft Wert auf die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch mit unseren europäischen Nachbarn gelegt. Vor dem Hintergrund des Betriebes einer gemeinsamen Linie im Jahr 2017 (RB 35; Düsseldorf - Arnheim) nahm der VRR den Kontakt zur Provinz Gelderland auf, mit der die ZeRP-Kooperation schon seit Jahren in einem engen Kontakt zum Themenbereich Sicherheit und Prävention steht.

Unter dem Motto „Soziale Sicherheit im öffentlichen Verkehr“ veranstalteten die niederländischen Aufgabenträger einen

Workshop, zu dem die Lokalpolitiker mehrerer Gemeinden, der Landrat, die Polizei, die zuständigen Verkehrsunternehmen und Vertreter aus der Industrie eingeladen wurden. Dort konnte der VRR wichtige Erfahrungen aus der Kooperation

einbringen. Die Provincie Gelderland und die Provincie Overijssel verknüpfen ähnliche Erwartungen an die Zusammenarbeit, wie sie bei den lokalen Ordnungspartnerschaften in NRW schon erfüllt werden.

## KC Sicherheit NRW



### Landesweiter Arbeitskreis Sicherheit NRW

In 2014 wurden drei Arbeitskreise abgehalten. Die unterschiedlichen Themenfelder, die hierbei angesprochen und diskutiert wurden, zeigen die Vielfältigkeit der zivilen Sicherheit im ÖPNV. Die nachfolgend beschriebenen Themen Sensibilisierung, Volkswirtschaftliche Studie zum Nutzen von Fahrzeugbegleitern und das Pilotprojekt „Länderübergreifende zusätzliche Fußballverkehre“ bildeten dabei die Schwerpunkte der Besprechungen. Aber auch Themen wie Alkoholkonsumverbot in Fahrzeugen, Lageübungen zu einem Terroranschlag im Rahmen des EU-Projektes SECUR\_ED oder das Zertifikatsprogramm Security Management Public Transport der Universität Berlin wurden besprochen.

Ziel der Veranstaltung war die Ausbildung von Multiplikatoren der Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Erkennen und Verhalten beim Auffinden verdächtiger Gegenstände. Auf zwei Veranstaltungen in Dortmund und Düsseldorf wurden die Multiplikatoren von DB Sicherheit, DB Station & Service sowie mehreren privaten Eisenbahnunternehmen erfolgreich informiert und sensibilisiert. Am Ende der Veranstaltung erhielten die Teilnehmer eine Broschüre mit den wichtigsten Verhaltensregeln zur Weitergabe in ihren Häusern. Bei besonderen Fragestellungen der Multiplikatoren stehen ihnen die Experten der Bundespolizei auch nach der Veranstaltung jederzeit für weitere Auskünfte zur Verfügung.



### Multiplikatorenschulung SPNV zur Sensibilisierung bei verdächtigen Gegenständen

Ein Schwerpunkt war in 2014 die Multiplikatorenschulung SPNV zur Sensibilisierung bei verdächtigen Gegenständen. Das Projekt wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Innenministerium, der Bundespolizeidirektion Sankt Augustin und dem Entschärfungsdienst der Bundespolizei Düsseldorf durchgeführt.

Die Veranstaltungen sollen zukünftig regelmäßig durchgeführt werden, da entsprechende Studien ergeben haben, dass Workshops zur Deeskalation und Sensibilisierung nur sinnvoll sind, wenn sie regelmäßig wiederholt werden.

### Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Einsatzes von Sicherheitskräften

Das KC Sicherheit hatte den 2. Teil der volkswirtschaftlichen Studie für die Evaluation von flächenhaftem Personaleinsatz in S-Bahnen in NRW gestartet. Hierbei wurden die S5/S8 als zu betrachtende Linie und die S1 als Vergleichslinie ausgewählt. Die ersten Kundenbefragungen (Nullmessungen) auf den Fahrzeugen wurden auf beiden Linien im November 2013 durchgeführt und hatten wegen der zahlreichen Beteiligung der Fahrgäste eine belastbare Datenbasis ergeben.

Die Evaluation erstreckte sich bis November 2014 und wurde mit einer abschließenden Kundenbefragung sowie deren Auswertung abgeschlossen. Die Ergebnisse der Studie werden im Sachstandbericht zum Sitzungsblock noch einmal dargestellt sowie einem breiten Fachpublikum beim Sicherheitskongress des Landes NRW vorgestellt.

### Zusätzliche Fußballverkehre

Der Reiseverkehr von Fans zu Fußballspielen der ersten drei Fußballligen hat durch ein stark gestiegenes Zuschauerinteresse und eine sich wandelnde Fankultur erheblich zugenommen. Teilweise kommt es hierbei zu Situationen, in denen sich andere Bahnreisende durch die Fans in ihrem subjektiven Sicherheitsempfinden gestört fühlen.

### Initiative aus NRW

Um solche Situationen möglichst zu vermeiden, initiierten das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW, das Kompetenzzentrum Sicherheit NRW beim VRR, die DB Regio AG (Region NRW), DB Konzernsicherheit, die Bundespolizei und weitere Partner Anfang 2014 ein Pilotprojekt, um Fußballfans zusätzliche, länderübergreifende Züge als Direktverkehre zu ausgewählten Spielen zu bieten. So sollen Konflikte zwischen Nahverkehrskunden und Fangruppen in Zügen oder an Bahnhöfen vermieden und den Fans eine sichere und direkte Fahrt zu den Spielen ermöglicht werden.

### DFB beteiligt sich an Finanzierung des Piloten

Zur Fortführung des Pilotprojektes in der Saison 2014/2015 stellten das NRW-Verkehrsministerium und der Deutsche Fußball-Bund e. V. (DFB) jeweils 155.000 Euro zur Finanzierung der zusätzlichen Züge zur Verfügung. Die beteiligten Projektpartner bewerten die Initiierung und Durchführung des Projektes bisher in der Summe positiv: Konflikträchtige Zusammenreffen rivalisierender Fangruppen an Umsteigebahnhöfen konnten verhindert und Fanverkehre in stärkerem Maße konzentriert werden.

### Bundesweite Lösung wird gesucht

Das NRW-Projekt soll Schule machen: Ziel ist es, dass perspektivisch weitere Länder auf Dauer gemeinsam mit dem DFB und der DFL Deutsche Fußballliga GmbH für zusätzliche Fußballfanverkehre eine bundesweite Lösung finden und diese gemeinsam finanzieren.

## Ausblick

### Sicherheitskongress des Landes NRW 2016

Aufgrund des großen Interesses der Teilnehmer des letzten Sicherheitskongresses an den Ergebnissen der Studie „Volkswirtschaftliche Bewertung von Personaleinsatz in Fahrzeugen des ÖPNV in NRW“ soll auch der nächste Kongress wiederum die Ergebnisse der Evaluation von flächenhaftem Personaleinsatz zum Inhalt haben. Darüber hinaus werden den Teilnehmern Einblicke in die aktuelle Situation im Fußballreiseverkehr gewährt und mögliche Optimierungen aufgezeigt. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure in Hinblick auf einen reibungslosen Reiseablauf wird auf Basis des NRW-Pilotprojektes beleuchtet und die angestrebte bundesweite Lösung diskutiert.

### Bundesweite zusätzliche Fußballverkehre

Seit November 2014 werden in einer Arbeitsgruppe bestehend aus Bundespolizei, DFL, DFB, DB AG und BAG-SPNV die vorliegenden Daten ausgewertet und der bundesweite Bedarf an zusätzlichen Zügen ermittelt. Einem Beschluss der Innenministerkonferenz der Länder entsprechend bat Minister Ralf Jäger, MdL, dem Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz

um Prüfung einer bundesweiten Umsetzung.

Hierzu erstellt die BAG-SPNV mit den o.g. Partnern ein Konzept zur Finanzierung und Ausschreibung von bundesweiten Fußballverkehren, welches als Entscheidungsgrundlage in die VMK eingebracht werden soll.

### Umgang mit Flüchtlingen im ÖPNV

In 2014 zeichneten sich bereits neue Problemlagen ab, die sich aus der allgemeinen politischen Lage auf den Verkehr übertragen. Die Flüchtlingsproblematik hat und wird auch zukünftig viele Kräfte binden und neue Herausforderungen an alle Akteure stellen. Die immer stärkere Einbindung der Bundespolizei wird voraussichtlich auch erhebliche Auswirkungen auf ihre Präsenz im regionalen SPNV und auf die Anzahl der Meldungen haben.

Unter diesen Aspekten kommt den Personalen bei Schiene, Bus & Bahn eine besondere Bedeutung zu.

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kundenzufriedenheitsmessung	8
Abbildung 2:	Kundenzufriedenheitsmessung S-Bahnen 2014	9
Abbildung 3:	Gesamteintragungen 2011 bis 2014	10
Abbildung 4:	Belästigung 2011 bis 2014	11
Abbildung 5:	Handlungen gegen Personal 2011 bis 2014	11
Abbildung 6:	Handlungen gegen Sachen 2011 bis 2014	11
Abbildung 7:	Verhältnis der Eintragungen SPNV zu ÖPNV	11
Abbildung 8:	Verteilung Ereignistypen	12
Abbildung 9:	Handlungen gegen Personen	12
Abbildung 10:	Aktive Belästigung	12
Abbildung 11:	Passive Belästigung	12
Abbildung 12:	Schwerwiegende Ereignisse	12
Abbildung 13:	Ereigniskategorien: Vergleich 2013 bis 2014	13
Abbildung 14:	Handlungen gegen Personen: Vergleich 2013 bis 2014	14
Abbildung 15:	Vorfälle auf S-Bahnlinien 2013 und 2014	14

### Abkürzungsverzeichnis

EVU	Eisenbahn Verkehrsunternehmen
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
RRX	Rhein-Ruhr Express
SPNV	Schienen Personen Nahverkehr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
ZeRP	Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention



Herausgeber:  
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR  
Augustastr. 1  
45879 Gelsenkirchen  
[www.vrr.de](http://www.vrr.de)

Erstellt im Geschäftsbereich Information/Innovation  
Fachgruppe I2 „Service/Sicherheit und ZKS“ im Oktober 2015

