



11. ZeRP-Lagebericht 2017

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Beschlussvorlagen-Nr.: I/IX/2018/0462



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Sicherheit im SPNV	4
Auf einen Blick	4
Ausführliche Berichte der Netzwerkpartner	5
Kundenzufriedenheitsmessung	13
Auswertungen der ZeRP-Datenbank	14
Entwicklung der Meldungen bis 2017	14
Ereignisse 2017 im Vergleich zum Vorjahr	16
Ereignisse 2017 im Detail	16
S-Bahn-Auswertung der ZeRP-Datenbank	18
ZeRP-Maßnahmen	19
Einrichtung Arbeitskreis Sicherheit im VRR	19
Verfügungsdienste Sicherheit im SPNV	19
Kompetenzcenter Sicherheit NRW (KCS)	20
Multiplikatorenschulungen zur Früherkennung und Abwehr geplanter Anschläge	20
Maßnahmen im Fußballreiseverkehr	21
Ausrüstungsstandards für Service- und Sicherheitspersonal	22
Sicherheitsdatenbank NRW (Sidaba)	23
Fazit des ZeRP-Lageberichts	25
Abkürzungsverzeichnis	26
Abbildungsverzeichnis	26

Einleitung

Um Fahrgästen zufriedenstellende und attraktive Nahverkehrsleistungen bieten zu können, ist es wichtig, die Sicherheit in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten. Hierzu wurden im Jahr 2017 diverse Maßnahmen initiiert bzw. fortgeführt.

So begleiten seit Februar 2017 sogenannte „Verfügungsdienste Sicherheit“ die SPNV-Regionalverkehrslinien im VRR. Die zweiköpfigen Sicherheitsteams unterstützen im Rahmen eines einjährigen Pilotprojektes das vorhandene Zugbegleitpersonal, um Konflikte, gewalttätige Auseinandersetzungen und Straftaten zu vermeiden. Das Pilotprojekt verlief sehr erfolgreich, weshalb die politischen Gremien im VRR im Oktober 2017 entschieden, das Pilotvorhaben bis Ende des Jahres 2018 zu verlängern.

Durch die Einrichtung des Arbeitskreises Sicherheit im VRR wird die ZeRP-Zusammenarbeit gestärkt. Die konstituierende Sitzung fand im September 2017 statt. Im Arbeitskreis treffen sich Entscheidungsträger der Sicherheitspartner (u. a.

Unternehmen, Politik, Polizei und Aufgabenträger), die sich zu Schwerpunktthemen wie beispielsweise der Videoüberwachung austauschen und eine strategische Bewertung der geplanten Aktivitäten im Bereich Sicherheit vornehmen.

Die ZeRP-Datenbank wird künftig landesweit eingesetzt. Hierzu führte das KC Sicherheit alle vorbereitenden Arbeiten für ein Vergabeverfahren durch, um die neue Sicherheitsdatenbank NRW (Sidaba) im Jahr 2019 implementieren zu können. Das neue System wird verbesserte Funktionalitäten erhalten und für die Anwender leichter nutzbar sein – sowohl bei der Eingabe als auch bei der Auswertung der Daten. So wird es zukünftig möglich sein, einen landesweiten Überblick über die Sicherheitslage zu erhalten.

Neben den vorgenannten Sonderthemen bietet der ZeRP-Jahresbericht 2017 wie gewohnt einen tiefen qualitativen und quantitativen Einblick in die Sicherheitslage - insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) - innerhalb des VRR-Raumes.

Sicherheit im SPNV

Auf einen Blick

Wie schon in den ZeRP-Lageberichten der letzten Jahre werden an dieser Stelle einzelne Themenbereiche des folgenden Kapitels kurz zusammengefasst. Auch in diesem Jahr haben alle im VRR-Raum tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sowie die beiden zuständigen Bundespolizeiinspektionen Dortmund und Düsseldorf ihre Sicherheitsberichte zur Verfügung gestellt.

Die bereits in den Vorjahren identifizierten wichtigsten Störfaktoren der Sicherheit bleiben auch im Jahr 2017 bestehen. Im Folgenden wird dargestellt, wie sie sich im Jahresverlauf entwickelt haben und welche Maßnahmen hieraus resultierten.

Sicherheitslage in den Zügen

Die Anzahl der ZeRP-Meldungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist im Jahr 2017 angestiegen. Dabei handelt es sich größtenteils um Handlungen gegenüber Personen wie z. B. Beleidigungen oder provozierendes Verhalten.



Zahl der Taschen-/Handgepäcksdiebstähle weiterhin auf hohem Niveau

Tätergruppen nutzen überörtlich die für sie günstigsten Gelegenheiten, eine Straftat zu begehen. Die erzielten Erfolge der Polizei bei Strafverfolgung und Verurteilung führen temporär zur Verringerung der Straftaten, sie können aber nicht grundsätzlich verhindert werden.

Mitführen von gefährlichen Gegenständen als Waffen

Der sich seit letztem Jahr abzeichnende Trend, dass Täter vermehrt gefährliche Gegenstände mitführen und diese im Konfrontationsfall als Waffe einsetzen, manifestiert sich auch in diesem Jahr.

Schwerpunkteinsätze mit der Polizei

Im VRR-Raum bezieht die Bundespolizei in ihre internen Planungen von Schwerpunkteinsätzen die aktuellen Informationen der Verkehrsbetriebe ein. Die regelmäßigen Gespräche mit Mitarbeitern der EVU im Arbeitsalltag sowie detaillierte Meldungen aus den Verkehrsbetrieben sind Bestandteil von Einsatzmaßnahmen oder Ermittlungen.

Darüber hinaus setzt die Bundespolizeidirektion St. Augustin zu Schwerpunktzeiten an Kriminalitätsbrennpunkten auch im VRR-Gebiet Einsatzkräfte zur Bekämpfung der Gewaltkriminalität ein.

Ausführliche Berichte der Netzwerkpartner



Bericht der DB Regio AG, Region NRW

Allgemeine Sicherheitslage

Angriffe gegenüber dem Personal steigen

Personenbezogene Delikte, wie Körperverletzung, Bedrohung, Beleidigung, Nötigung etc., nehmen auch im Jahr 2017 weiter zu. Übergriffe finden oftmals unangekündigt und völlig überraschend statt und erfolgen in der Regel im Zusammenhang mit der Fahrscheinkontrolle oder beim Verweis auf die Hausordnung.

Anzeigen von sexuellen Belästigungen/Übergriffen nehmen zu

Der Anstieg der gemeldeten Vorfalleszahlen zu sexuellen Belästigungen und Übergriffen kann ggf. in einem geänderten Anzeigeverhalten begründet sein, eventuell gestärkt durch intensive öffentliche Diskussionen zum Thema Sexualdelikte im Jahr 2017.

Eigentumsdelikte und Sachbeschädigungen durch Graffiti auf hohem Niveau

Obwohl zwischenzeitlich einige Erfolge gegen Intensivtäter im Deliktfeld Eigentumskriminalität erzielt werden konnten, nutzen die Täter nach wie vor die für sie günstigen Gelegenheiten, um Straftaten zu begehen und sind sehr aktiv.

Die DB-Züge sind nach wie vor für die Graffiti-Szene attraktiv. Eine Bewachung von abgestellten Fahrzeugen führt in der Regel dazu, dass Züge im laufenden Fahrbetrieb besprüht werden. Außerdem reagiert die Szene sehr flexibel auf außerordentliche Betriebslagen, z. B. bei Unwettern oder Arbeitskämpfen, bei denen Fahrzeuge ungeplant abgestellt werden.

Sicherheitsschwerpunkte

Belastete Linien bzgl. personenbezogener Delikte gegenüber Kundenbetreuern sind insbesondere: RE 1, RE 2, RE 4, RE 5, RE 6 und RB 33. Eine konkrete Beurteilung der Schwerpunkte im Hinblick auf Zeitlagen und Streckenabschnitte ist in der Regel nicht möglich, wobei die Wochenenden sowie die Abend- und Nachtstunden grundsätzlich als problematisch anzusehen sind.





Sicherheitskonzept und Maßnahmen

Pilotprojekt – „Verfügungsdienste Sicherheit im VRR“

Durchweg gab es eine positive Resonanz seitens der Mitarbeiter über alle beteiligten EVU. Während der Begleitung durch Verfügungsdienste waren nahezu keine Übergriffe auf Kundenbetreuer in Nahverkehrszügen zu verzeichnen. Soweit es zu Übergriffen kam, konnte die Situation im/am Zug bewältigt werden, d. h. die Mitarbeiter konnten ihre Arbeit i. d. R. „übergriffsfrei“ erledigen.

Doppelbesetzung

In einigen Fällen ist es in Abstimmung mit den Aufgabenträgern gelungen, eine Doppelbesetzung mit zwei Kundenbetreuern zu realisieren. Dies wird von den Mitarbeitern sehr begrüßt und sollte unter den Gesichtspunkten subjektives Sicherheitsgefühl, Handlungsfähigkeit, Zeugenstatus, gesamtgesellschaftliche Entwicklung etc. zum Standard werden.

Pilot Mitarbeiterschulung „Deeskalation & Eigensicherung“

Die Teilnahme an der Schulung erfolgte auf freiwilliger Basis und wurde von den Mitarbeitern durchweg positiv angenommen.

Aussprache präventiver Beförderungsausschlüsse

Auf Basis einer Gefährdungsbeurteilung durch die Bundespolizei werden in Abstimmung mit DB Station&Service und DB-Fernverkehr präventive NRW-weite Beförderungsausschlüsse, kombiniert mit einem NRW-weiten Hausverbot für Haltepunkte und Stationen, gegen bestimmte Personen ausgesprochen.

Verfügbarkeit der Bundespolizei

Aufgrund der angespannten Personalsituation der Bundespolizei wird deren Verfügbarkeit nach wie vor als kritisch angesehen und immer wieder durch die Mitarbeiter bemängelt.

Ausblick 2018

Auch im Jahr 2018 wird das Projekt „Verfügungsdienste Sicherheit im VRR“ aktiv unterstützt. Weiterhin wird eine Ausweitung der Doppelbesetzung in Abstimmung mit Aufgabenträgern weiterverfolgt. Die Schulungsmaßnahmen „Deeskalation und Eigensicherung“ werden intensiviert und eine Überleitung in die Regelorganisation wird angestrebt.



Bericht der Abellio Rail NRW

Allgemeine Sicherheitslage

Insgesamt sind im Jahr 2017 in den Netzen der Abellio Rail NRW GmbH (Abellio) 1075 Vorfälle als ZeRP-Meldung eingetragen. Im Gegensatz zum Vorjahr 2016 liegt zwar eine deutliche Steigerung der Anzahl von ZeRP-Meldungen vor (2016: 311 gemeldete Vorfälle), dies ist aber unter anderem mit der Ausweitung des Betriebsnetzes (insbesondere Betriebsaufnahme des Niederrhein-Netzes (NRN) zum Fahrplanwechsel 2017) zu begründen. Zudem hat ein erweiterter Personaleinsatz auf der Linie S 7 und im Ruhr-Sieg-Netz (RSN) zu weiteren Eintragungen geführt.

Im Jahr 2017 kam es in den Zügen häufiger zu Beleidigungen (2017: 136 Meldungen, 2016: 75 Meldungen). Klammert man das Niederrhein-Netz (NRN) aus, so wurden Kundenbetreuer auf allen anderen Linien häufiger körperlich angegangen oder verletzt als noch im Vorjahr (2017: 54 Fälle, 2016: 40 Fälle)

Sicherheitsschwerpunkte: Körperliches Angehen und Körperverletzung treten vermehrt auf

Insgesamt sind vor allem die Abellio-Linien im Hinblick auf die Anzahl der ZeRP-Meldungen auffällig, die zwischen Essen und Hagen fahren (RB 40, RE 16). Die neue Linie RE 19 ist mit 228 Meldungen im Gesamtjahr 2017 ebenfalls auffällig.

Meldungen bezüglich körperlichen Angehens und Körperverletzungen treten vermehrt im Niederrhein-Netz und dem Ruhr-Sieg-Netz auf (NRN: 41 Meldungen, RSN: 33 Meldungen)

Kunden-/ Mitarbeiter-Resonanz

Das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen und Mitarbeitern gilt es sowohl tagsüber als auch zu späteren Abendzeiten auf einem durchweg hohen Niveau zu halten. Zu diesem Zweck wurde die Anzahl der vertraglich durch Abellio-Mitarbeiter zu begleitenden Zugkilometer im Niederrhein-Netz erhöht (100% tagsüber, 200% nach 19:00 Uhr). Dies wurde von Kunden und Mitarbeitern positiv aufgenommen. Die Kundenbetreuer in den Zügen wissen zudem auch die Begleitung durch die sogenannten „Verfügungsdienste Sicherheit“ sehr zu schätzen.

Sicherheitskonzept und Maßnahmen

Wie oben bereits erwähnt war die Erhöhung der Zugbegleitquote die wichtigste Maßnahme, um die Sicherheit im Niederrhein-Netz zu erhöhen. Zudem begleiten Mitarbeiter der Sicherheitsdienstleister PTS und Securitas die Abellio-Sonderzüge (z. B. zu Fußballspielen oder an den Karnevalstagen). Im Jahr 2017 absolvierten Abellio-Kundenbetreuer das jährliche Deeskalationstraining. In den Fortbildungen wurden die Mitarbeiter verstärkt darauf hingewiesen, sicherheitsrelevante Vorfälle in der ZeRP-Datenbank zu melden.

Ausblick 2018

Für das Jahr 2018 sind keine weiteren Maßnahmen geplant, die bestehenden Maßnahmen werden beibehalten. Abellio steht aber im engen Kontakt mit den Aufgabenträgern bezüglich einer potenziellen, vertraglichen Erhöhung der Zugbegleitquote.

Bericht der NordWestBahn GmbH

Allgemeine Sicherheitslage

Die im Vergleich zum Jahr 2016 zugenommene Anzahl von verbalen und tätlichen Übergriffen zeigt, dass das Thema Sicherheit im Zug weiterhin auf der Tagesordnung bleibt.

Entwicklung im Jahresverlauf

Die Anzahl der durch NordWestBahn-Mitarbeiter gemeldeten Vorfälle (tätliche und verbale Übergriffe) lag im Jahr 2017 mit 285 deutlich über dem Vorjahreswert von 95. Dokumentiert wurden diese Zahlen durch Eintragungen der NWB-Mitarbeiter/-innen in der ZeRP-Datenbank.

Sicherheitsschwerpunkte

Als Schwerpunkte der sicherheitsrelevanten Vorfälle haben sich im Jahr 2017 die beiden Regionalexpress-Linien RE 10 (Kleve - Düsseldorf) und RE 14 (Borken - Essen) herauskristallisiert. Die Mehrzahl der Vorfälle spielte sich im Zulauf auf die Metropolen Essen (Streckenabschnitt Dorsten - Essen) und Düsseldorf (Streckenabschnitt Geldern - Düsseldorf) ab. Zu Opfern von verbalen und tätlichen Übergriffen wurden dabei überwiegend Kundenbetreuer/-innen.

Kunden-/ Mitarbeiter-Resonanz

Die Kundinnen und Kunden der NordWestBahn nahmen insbesondere die temporäre Anwesenheit der Verfügungsdienste mit zusätzlichem Sicherheitspersonal von DB Sicherheit sehr positiv auf. Diese vom VRR durchgeführte Maßnahme traf darüber hinaus auch bei den Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuern auf eine sehr positive Resonanz.

Sicherheitskonzept und Maßnahmen

Im Rahmen von Dienstunterrichten sowie einer intensiven Kommunikation zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern wurde die Nutzung diverser Hilfsmittel zur Dokumentation der Sicherheitslage (ZeRP / vereinfachte Stellung von Strafanzeigen & Strafanträgen / Ereignismeldungen etc.) geschult und empfohlen.

Dank der Multiplikatorenschulung vom Kompetenzzentrum Sicherheit NRW in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei konnte das Thema „Erkennen terroristischer Gefahren im Eisenbahnverkehr“ in das Themenspektrum der internen Dienstunterrichte Eingang finden.

Ausblick 2018

Die NWB ist bestrebt, die polizeiliche Präsenz in den Zügen auszubauen. Hierzu wird das Gespräch mit den zuständigen Behörden gesucht.



Bericht der National Express Rail GmbH



Allgemeine Sicherheitslage

Entwicklung im Jahresverlauf

Im Jahr 2017 ist die Anzahl der gemeldeten Vorfälle im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht gesunken. Im August waren aufgrund der Baustellen auffällig wenige Vorfälle zu verzeichnen. Ab September stiegen die Zahlen stetig an, wobei sie im Dezember aufgrund der Weihnachtsmärkte besonders stark anstiegen.

Sicherheitsschwerpunkte

Auf den Linien im VRR-Raum bilden die Städte Wuppertal und Solingen die Sicherheitsschwerpunkte. In der Einzelbetrachtung sind auf der Linie RE 7 in Hagen und auf der Linie RB 48 in Wuppertal die meisten Ereignisse erfasst worden.

Sicherheitskonzept und Maßnahmen

Der Sicherheitsdienstleister Stöltzing, der für National Express tätig ist, hat zusammen mit der Bundespolizei und zusätzlichen Prüfdiensten der DB Sicherheit regelmäßig Schwerpunktkontrollen durchgeführt.

Ausblick 2018

Für das Jahr 2018 steht die Fortführung der zuvor erwähnten Schwerpunktkontrollen im Vordergrund. Es wird angeregt, den Einsatz der Verfügungsdienste Sicherheit, insbesondere bei den verbundraumübergreifenden Linien, durchgehend bis in den VRS-Raum durchzuführen.

Bericht von Keolis Deutschland (eurobahn)



Allgemeine Sicherheitslage

Im Jahr 2017 hat sich die Sicherheitslage in den Zügen der eurobahn im Vergleich zum Vorjahr verschärft. Der Umgang mit bestimmten Fahrgastgruppen unterschiedlicher Nationalitäten erweist sich weiterhin als problematisch. Kontrollaufgaben, insbesondere bei größeren Gruppen, entwickeln sich immer häufiger zum Sicherheitsrisiko. Respektloses Verhalten spiegelt sich täglich insbesondere gegenüber unseren weiblichen Kundenbetreuern wider. Insgesamt sinkt die Hemmschwelle für Bedrohungen und körperliche Übergriffe gegenüber allen Mitarbeitern im Fahr- und Kontrolldienst weiter ab. Aufgrund dieser Übergriffe im Jahr 2017 werden voraussichtlich zwei Mitarbeiter dauerhaft arbeitsunfähig bleiben.

Zeitintensive Diskussionen über die Erforderlichkeit eines gültigen Fahrausweises binden unsere Kundenbetreuer oft sehr lange an einzelne Personen, wodurch die Betreuung der übrigen Fahrgäste negativ beeinflusst wird. Dieses Phänomen tritt weniger in Erscheinung, wenn die Doppelbesetzung von Kundenbetreuern in den Zügen vorgesehen ist.

Die Verfügbarkeit von Bundes- und/oder Landespolizei ist an kleineren Bahnhöfen und Haltepunkten weiterhin schwierig und entwickelt sich teilweise auch an größeren Knotenpunkten rückläufig.

Der Einsatz der Verfügungsteams im VRR-Bereich hat zumindest auf den begleiteten Fahrten und Abschnitten zu einer positiven Entwicklung im Hinblick auf die Umsetzung von Kontrollen und die Durchsetzung des Hausrechts geführt. Sowohl Fahrgäste als auch Mitarbeiter sind nach wie vor sehr dankbar für den Einsatz dieser Sicherheitspersonale.

Ausblick 2018

Aufgrund der positiven Erfahrungen im Jahr 2017 durch den Einsatz der Verfügungsteams ist eine Fortsetzung und Ausweitung der Einsatzmöglichkeit wünschenswert.



Bericht der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

Allgemeine Sicherheitslage

Zur allgemeinen Sicherheitslage - die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH betreffend - können aufgrund von Beobachtungen der Entwicklung der Sicherheitslage für Kunden und Mitarbeiter folgende Aussagen für das Jahr 2017 getroffen werden:

Amoklauf in der Regiobahn

Am 09. März 2017 ereignete sich der Axt-Amoklauf in der Regiobahn, bei dem mehrere Kunden in der S-Bahn durch den Angriff verletzt wurden. Durch das beherzte Eingreifen von Reisenden und das umsichtige Handeln des Triebfahrzeugführers konnte der Amokläufer aus der Bahn gedrängt und am Wiederbetreten gehindert werden. Zudem war es möglich, die Reisenden auf dem Bahnsteig zu warnen.

Die Erstversorgung der Verletzten konnte durch die Mitarbeiter zügig gewährleistet werden.

Angriffe gegenüber dem Personal steigen

Eine zunehmende Verrohung im allgemeinen Umgang und ein respektloses Verhalten gegenüber dem Personal sind nach wie vor sehr deutlich zu beobachten. In diesem Zusammenhang nehmen im Übrigen auch die Verunreinigungen von Fahrzeugen und Haltestellen zu.

Bei personenbezogenen Delikten (Körperverletzung, Bedrohung, Beleidigung und Belästigung) gegenüber unseren Mitarbeitern (Kundenbetreuer, Prüfdienst und auch Triebfahrzeugführer) verzeichneten wir im Jahr 2017 gegenüber 2016 eine Zunahme der Fallzahlen. Überwiegend kam es zu Beleidigungen bei Ticketkontrollen, und zwar auch von Kunden, die über gültige Tickets verfügten. Insbesondere gegenüber den Einzelstreifen kommt es immer öfter zu Bedrohungen aber auch Körperverletzungen auf dem Streckenabschnitt zwischen Düsseldorf und Neuss.

Geringer Prozentsatz an Diebstählen und Vandalismusschäden

Auf der Linie der Regiobahn blieb die Zahl der Diebstähle 2017 im Vergleich zum Vorjahr konstant. Der prozentuale Anteil an Delikten ist sehr gering. Auch Vandalismusschäden kommen kaum vor.

Sicherheitskonzept und Maßnahmen

Als Reaktion auf den Axt-Amoklauf wurde in den regelmäßigen Schulungen der Mitarbeiter viel Wert auf die Selbstverteidigung bei Angriffen mit Messern und Äxten gelegt. Hier konnten die Erfahrungen aus der Multiplikatoren-schulung des KCS NRW sehr gut vermittelt werden.

In den Schulungen wurden die Mitarbeiter darauf hingewiesen, auch vermeintlich alltägliche Beleidigungen in die ZeRP-Datenbank einzutragen.

Ausblick 2018

Mit dem VRR wurde eine Zusatzvereinbarung zum Verkehrsvertrag unterzeichnet, die eine Erhöhung der Zugbegleitquote von 36 % auf 46 % beinhaltet.



Bericht der Bundespolizeiinspektionen Düsseldorf und Dortmund zur Sicherheits- und Ordnungslage im SPNV

Allgemeine Sicherheitslage

Die Kriminalitätsentwicklung im Bereich des schienengebundenen Personennahverkehrs führte im vergangenen Jahr zu Erkenntnissen in den nachfolgend aufgeführten spezifischen Deliktsfeldern.

Die „Region Rhein-Ruhr“ mit ihrer hohen Bevölkerungsdichte, der engmaschigen und vielfältigen Verkehrsinfrastruktur sowie den zeitlich durchgängigen und flächendeckenden regionalen und überregionalen Veranstaltungslagen, stellt die Sicherheits- und Ordnungsbehörden und ihre Kooperationspartner (u. a. auch Verkehrsunternehmen) vor stetig sich wandelnde Herausforderungen bei der Gewährleistung der polizeilichen Gefahrenabwehr und den ebenso veränderten Kriminalitätserscheinungsformen. Hierzu werden folgende beispielhafte Erkenntnisse aus dem Aufgabenbereich der Bundespolizei aufgezeigt.

Täterverhalten bei Gewaltdelikten

Im Zusammenhang mit Gewaltdelikten ist neben körperlichen Übergriffen aus einer Gruppe heraus insbesondere eine Zunahme von Übergriffen durch Einzeltäter herauszustellen. Hierbei zeigt sich, dass es häufig Solidarisierungen vermeintlich Unbeteiligter gibt, die gemeinsam gegen einschreitende Sicherheits- und Ordnungskräfte und/oder Fahrzeugbegleitpersonal vorgehen. D. h. körperliche Attacken werden weiterhin aus dem Schutz einer Gruppe heraus vollzogen, die als solche zuvor aber oftmals nicht erkennbar waren. Die individuelle „Eskalationsschwelle“ gegenüber jeglicher Form von „Autoritätspersonen“ sinkt bei Tätern merklich.

Ebenso ist festzustellen, dass Täter vermehrt gefährliche Gegenstände mitführen und diese im Konfrontationsfall als „Waffe“ einsetzen.

Die Bundespolizeidirektion St. Augustin setzt zu Schwerpunktzeiten an Kriminalitätsbrennpunkten Einsatzkräfte zur Bekämpfung der Gewaltkriminalität ein.

Taschen-/Handgepäckdiebstähle

Die Zahl der durch Geschädigte zur Anzeige gebrachten Taschen- und Handgepäckdiebstähle bewegt sich weiterhin auf erhöhtem Niveau.

Überörtlich agierende Tätergruppen setzen ihre Tatschwerpunkte individuell nach den für sie günstigsten Tatgelegenheiten und nach den zu erwartenden „Erfolgen“ zum Nachteil ihrer potentiellen Opfer.

Auch hier ist der zunehmende Einsatz von Gegenständen als „Waffe“ bei Tatausübungen als auch gegenüber Sicherheitskräften durch die Täter zu verzeichnen.

Die Bundespolizei in NRW setzt daher seit mehreren Jahren zielgerichtet in diesem Deliktsfeld u. a. in Verkehrsmitteln des SPNV erfolgreich speziell ausgebildetes Personal ein. Hierdurch gelingt ein Gegengewicht zu den Tätergruppen. Erzielte Strafverfolgungsmaßnahmen und Verurteilungen führen hierbei zur temporären Verdrängung, werden das Deliktsfeld aber nicht verhindern können. Aus diesem Grund setzt die Bundespolizei zusätzlich auf Aktionen zur Prävention und Sensibilisierung der Bevölkerung zum Schutz gegen Diebe.

Besondere Maßnahmen im Tarifgebiet des VRR

Durch regelmäßigen gegenseitigen Informationsaustausch werden örtliche und zeitliche Schwerpunkte definiert, die im Rahmen verfügbarer Personalressourcen zeitnah bei der Disposition von Sicherheitskräften Berücksichtigung finden (sollen).

Das Ziel, dem Nutzer des SPNV als auch dem Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens erkennbare Präsenz von Sicherheitspersonal und im Falle von Übergriffen möglichst umgehende Hilfe und Unterstützung zu bieten, wird trotz vielfacher anderer Verpflichtungen und Aufgabenschwerpunkte intensiv durch die Kooperationspartner verfolgt. Die Bundespolizeiinspektionen Düsseldorf und Dortmund werden sich an dieser Kooperation weiterhin im Rahmen ihrer Aufgabenvielfalt beteiligen.





Schwerpunkteinsätze mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen

Aktuelle Informationen der Verkehrsbetreiber zu polizeilich relevanten Lagefeldern werden zeitnah durch abgestimmte Schwerpunkteinsätze der Bundespolizei in die internen Planungen aufgenommen.

Hierzu sind Gespräche mit Mitarbeitern der EVU im Arbeitsalltag als auch detaillierte Meldungen aus den Verkehrsbetrieben Bestandteil von Einsatzmaßnahmen oder Ermittlungen. Dazu zählten in der Rückschau Einsätze gegen aggressive und (mobile) Taschendiebe, randalierende (Jugend-)Gruppen sowie die Bekämpfung von Vandalismus. Beispielhaft sei das etablierte örtliche Projekt „Sicherheit in Bus und Bahn - SiBB“ im Stadtgebiet Dortmund erwähnt, das im Rahmen von regelmäßigen Aktionstagen durch die örtlichen Kooperationspartner (DSW 21, Polizei, Bundespolizei) diesem Ansatz entspricht.

Fußball-Fanreiseverkehr

Der bis auf wenige Zeiträume innerhalb eines Jahres nahezu regelmäßig stattfindende Spielbetrieb der nationalen und internationalen Fußball-Wettbewerbe stellt insbesondere die Bundespolizei täglich vor polizeiliche Herausforderungen entsprechend wiederkehrender Szenarien im Zusammenhang mit dem Fanreiseverkehr auf den Schienenverkehrswegen der Eisenbahnen des Bundes.

Durch fortentwickelte Konzepte werden durch die Bundespolizei Maßnahmen der individualisierten Gefahrenabwehr umgesetzt, um potenzielle Störer und Straftäter entsprechend zu sanktionieren.

Die polizeilichen Initiativen zum Einsatz von Entlastungsverkehren als auch die Option des Einsatzes von Polizeikräften bleiben davon unberührt.



Kundenzufriedenheitsmessung

Die dreimal jährlich im VRR durchgeführten Fahrgastbefragungen zu einzelnen Qualitätsstandards ergeben im Jahr 2017 - entgegen dem Trend von 2016 - eine Verbesserung des Sicherheitsempfindens. Die Bewertung für die unterschiedlichen Linienarten erfolgt nach dem Schulnotensystem.

Die Fahrgäste fühlen sich tagsüber deutlich sicherer als in den Abend- und Nachtstunden, wobei die Sicherheit in S-Bahnen grundsätzlich etwas geringer eingeschätzt wird als in RE- und RB-Linien. Die Unterschiede zwischen Tag und Abend/Nacht spiegeln die Unterschiede im Einsatz von Zugbegleitpersonal und Fahrgastaufkommen wider, abends/nachts fehlt die soziale Kontrolle fast ganz.

Das insgesamt positive Bild in der Bewertung durch den Fahrgast hat sich weiter manifestiert, da das Sicherheitsempfinden tagsüber mit „sehr gut bis gut“ und in den Abend- und Nachtstunden mit „gut bis befriedigend“ bewertet wurde. Nachfolgend werden die Kundenbewertungen zum Sicherheitsempfinden tagsüber und in den Abend- bzw. Nachtstunden betrachtet.

Kundenzufriedenheitsmessung 2016 - 2017 (im Schulnotensystem)

Verkehrsmittel	S-Bahn		Regional-express		Regional-bahn	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
tagsüber	1,87	1,83	1,96	1,78	1,80	1,77
abends/nachts	2,79	2,66	2,67*	2,50	2,56	2,46

Abb. 1: Sicherheitsempfinden im Vergleich 2016 / 2017

* Durchschnittswert 2016 wurde durch Nachberechnung korrigiert

Die nachfolgende Grafik stellt das Sicherheitsempfinden der Kunden auf einzelnen S-Bahn-Linien 2017 im Vergleich zum Vorjahr dar.

Die durchschnittliche Bewertung aller S-Bahn-Linien hat sich leicht verbessert, wohingegen die Linien S 6, S 11, S 28 tagsüber und die Linien S 5/S 8, S 11, S 28 abends und nachts ein wenig schlechter abschneiden.

Kundenzufriedenheitsmessung 2016 - 2017 (im Schulnotensystem)

Linie	tagsüber		nachts	
	2016	2017	2016	2017
S 1	2,01	1,97	3,06	2,89
S 2	1,96	1,84	2,94	2,74
S 3	1,89	1,88	2,86	2,81
S 4	1,90	1,80	2,83	2,40
S 5/S 8	1,91	1,86	2,71	2,82
S 6	1,87	1,93	3,00	2,80
S 7	1,71	1,61	2,42	2,17
S 9	1,87	1,79	3,08	2,69
S 11	1,90	1,91	2,73	2,84
S 28	1,64	1,66	2,31	2,44
S 68	1,90	1,84	2,74	2,66
Mittelwert S-Bahn	1,87	1,83	2,79	2,66

Abb. 2: Sicherheitsempfinden auf den S-Bahn-Linien im Vergleich 2016 / 2017

Die S 7 wurde sowohl tagsüber als auch in den Abendstunden am besten benotet. Die schlechteste Bewertung erhielt für beide Qualitätsstandards die Linie S 1.

Auswertungen der ZeRP-Datenbank

Entwicklung der Meldungen bis 2017

Die ZeRP-Datenbank wird ausschließlich von Verkehrsunternehmen im Rahmen der Ordnungspartnerschaft genutzt. Während die Eisenbahnverkehrsunternehmen vertraglich verpflichtet sind, die Vorfälle auf ihren Linien zu melden, erfolgen die Meldungen im kommunalen Nahverkehr (ÖSPV) auf freiwilliger Basis. Hierdurch wird die Aufteilung der Eintragungen zwischen SPNV und ÖSPV begründet.

Datenbasis im Jahr 2017

Der Einsatz der Verfügungsdienste Sicherheit hat einen sehr großen Anstieg der Gesamteinträge zur Folge. Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden wegen der Vergleichbarkeit die gemeldeten Ereignisse ohne die Einträge der Verfügungsdienste betrachtet und bewertet. Die Erkenntnisse, die sich aus dem Einsatz der Verfügungsdienste ableiten, werden gesondert im Kapitel „ZeRP-Maßnahmen“ in diesem Bericht dargestellt.

Verteilung SPNV-ÖSPV

Den Hauptanteil der Gesamteintragungen bilden auch im Jahr 2017 mit insgesamt 92,36 % Vorfälle im SPNV, differenziert nach S-Bahn und Regionalexpress/Regionalbahn. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Wert um 2,45 % gestiegen.

Der Anteil der Eintragungen im ÖSPV von 7,64 % ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,45 % gesunken.

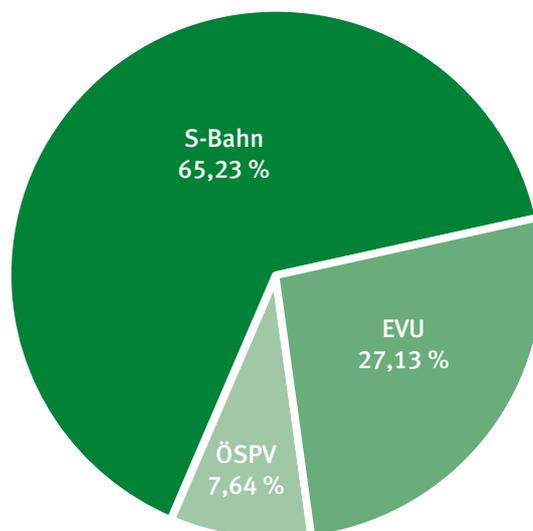


Abb. 3: Verhältnis der Eintragungen zwischen SPNV und ÖSPV im Jahr 2017



Gesamteintragungen 2016 bis 2017

Der Anstieg der Gesamtanzahl der gemeldeten Vorfälle entspricht der allgemeinen Entwicklung der Sicherheitslage und der qualitativen Bewertung der Sicherheit durch die Partner.

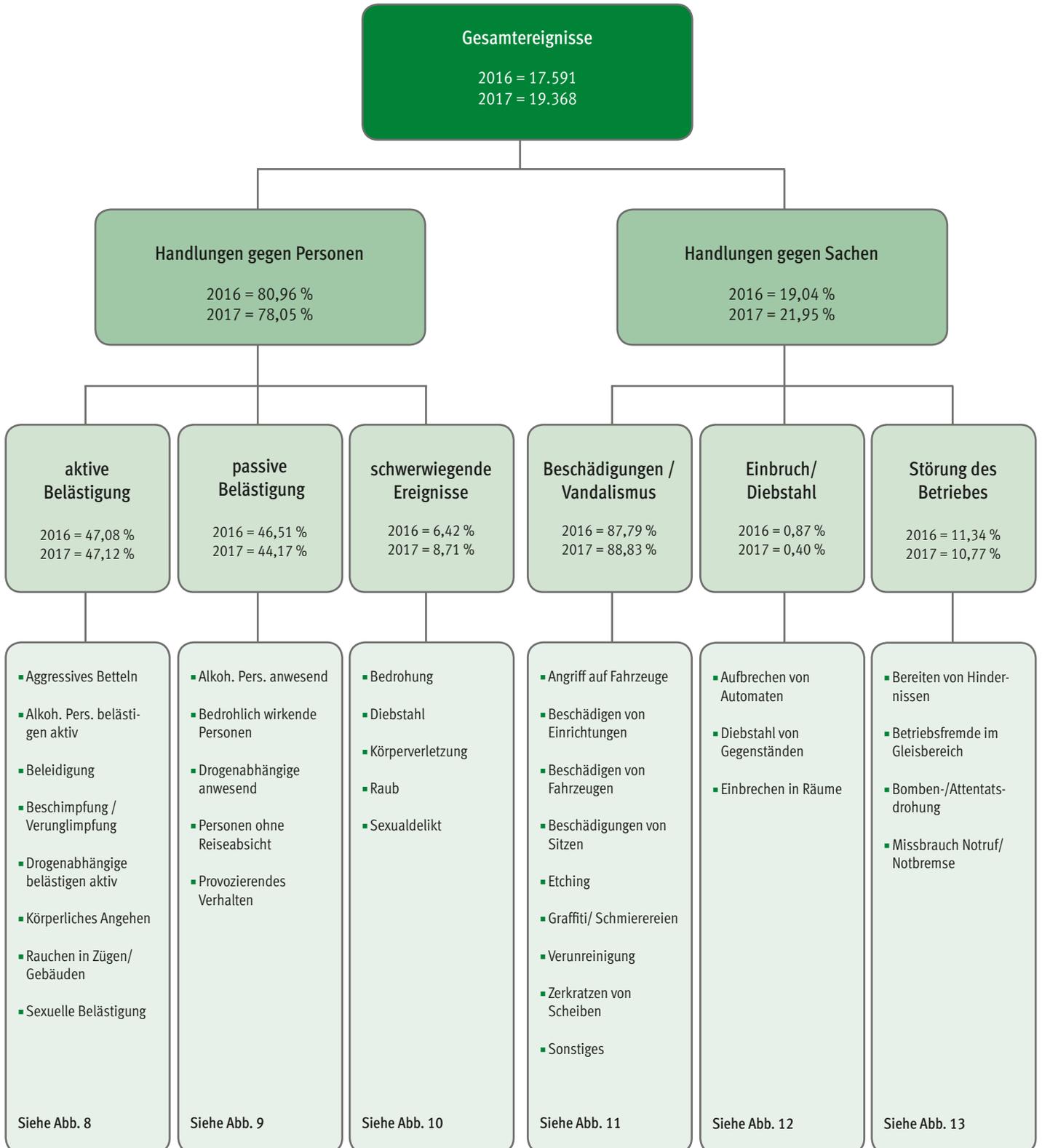


Abb. 4: Übersicht ZeRP-Kategorien 2016 und 2017

Ereignisse 2017 im Vergleich zum Vorjahr

Die Ereignisse lassen sich einteilen in „Handlungen gegen Sachen“ und „Handlungen gegen Personen“. Bei Letzterem wird zusätzlich noch unterschieden zwischen Handlungen gegenüber Personal und Handlungen gegenüber Fahrgästen. Bei den Handlungen gegen Personen bilden Belästigungen das häufigste Ereignis. Die nachfolgenden Auswertungen zeigen lediglich Phänomene und Tendenzen auf.

Anteil der Belästigungen leicht rückläufig

	Anteil Belästigungen an den Gesamteintragungen
2016	75,76 %
2017	71,25 %

Abb. 5: Eintragungen Belästigungen 2016 und 2017

Der Anteil der gemeldeten Belästigungen ist um ca. 4,5 % im Jahr 2017 gesunken und somit im Vergleich zum Vorjahr leicht rückgängig. Um mit dieser dennoch hohen Anzahl an Belästigungen umgehen zu können, wurden Weiterbildungen und persönliche Gespräche durchgeführt.

Handlungen gegenüber Personal sinken

	Anteil Handlungen gegenüber Personal an den Gesamteintragungen	Anteil Handlungen gegenüber Fahrgästen an den Gesamteintragungen
2016	40,77 %	23,13 %
2017	29,51 %	24,34 %

Abb. 6: Eintragungen Handlungen gegenüber Personal und Fahrgästen 2016 und 2017

Gemessen an der Gesamtzahl der Datenbankeinträge liegen die Handlungen gegenüber den Fahrgästen im Vergleich zum Vorjahr auf ähnlichem Niveau. Darüber hinaus ist der Anteil der Handlungen gegenüber dem Personal gesunken. Insgesamt ist diese Verteilung eingeschränkt aussagekräftig, da im Vergleich zum Vorjahr die Einträge weniger deutlich den Rubriken „Handlungen gegenüber Personal“ und „Handlungen gegenüber Fahrgästen“ zugeordnet wurden.

Anzahl Handlungen gegen Sachen leicht steigend

	Anteil Handlungen gegen Sachen an den Gesamteintragungen
2016	19,04 %
2017	21,95 %

Abb. 7: Eintragungen Handlungen gegen Sachen 2016 und 2017

Die Anzahl gemeldeter Handlungen gegen Sachen ist im Jahr 2017 leicht gestiegen, dies betrifft insbesondere Beschädigungen und Vandalismus. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nur solche Ereignisse erfasst werden, die von dem Personal direkt bemerkt werden. Ältere Graffiti, zerkratzte Scheiben u. ä. Vandalismusschäden werden daher nicht berücksichtigt.

Ereignisse 2017 im Detail

Nachfolgend werden die gemeldeten Vorfälle aus Abb. 4 im Detail dargestellt.

Handlungen gegen Personen Aktive Belästigung im Detail

Ereignistyp	2017	2016
Beleidigung	30,70 %	35,65 %
Aggressives Betteln	22,00 %	15,42 %
Alkoholisierter Personen belästigen aktiv	15,98 %	18,87 %
Beschimpfung / Verunglimpfung	15,51 %	13,72 %
Rauchen in Zügen/Gebäuden	9,45 %	10,35 %
Körperliches Angehen	3,92 %	3,22 %
Drogenabhängige belästigen aktiv	1,95 %	2,43 %
Sexuelle Belästigung	0,49 %	0,32 %

Abb. 8: Aktive Belästigung im Detail

Bei den aktiven Belästigungen ist der Anteil der Beleidigungen im Vergleich zum Vorjahr gesunken, wohingegen es häufiger zu aggressivem Betteln kam. Seltener wurden Ereignisse gemeldet, die durch alkoholisierter Fahrgäste verursacht wurden. Die Anzahl der gemeldeten Vorfälle, bei denen Personen körperlich angegangen wurden, blieben nahezu gleich.

Passive Belästigungen im Detail

Ereignistyp	2017	2016
Provozierendes Verhalten	30,95 %	33,08 %
Alkoholisierter Personen anwesend	27,17 %	26,23 %
Personen ohne Reiseabsicht	29,79 %	20,32 %
Bedrohlich wirkende Personen	7,01 %	7,63 %
Drogenabhängige anwesend	5,08 %	3,94 %

Abb. 9: Passive Belästigung im Detail

Bei den passiven Belästigungen bilden provozierendes Verhalten (30,95 %), Personen ohne Reiseabsicht (29,79 %) und anwesende alkoholisierte Personen (27,17 %) die größten Anteile.

Schwerwiegende Ereignisse im Detail

Ereignistyp	2017	2016
Bedrohung	67,96 %	60,07 %
Körperverletzung	22,85 %	29,65 %
Diebstahl	6,23 %	7,99 %
Raub	2,43 %	0,65 %
Sexualdelikt	0,53 %	1,64 %

Abb. 10: Schwerwiegende Ereignisse im Detail

Im Bereich der schwerwiegenden Ereignissen kam es am häufigsten zu Bedrohungen und Körperverletzungen, wobei die gemeldeten Bedrohungen deutlich angestiegen und die Körperverletzungen spürbar rückläufig sind.

Handlungen gegen Sachen

Beschädigungen / Vandalismus im Detail

Ereignis	2017	2016
Graffiti / Schmierereien	70,03 %	68,99 %
Verunreinigung	23,25 %	17,65 %
Beschädigen von Einrichtungen	3,60 %	8,64 %
Angriff auf Fahrzeuge	1,59 %	1,66 %
Beschädigen von Fahrzeugen	0,77 %	1,39 %
Beschädigungen von Sitzen	0,34 %	0,31 %
Zerkratzen von Scheiben	0,26 %	0,99 %
Etching	0,16 %	0,03 %

Abb. 11: Beschädigungen / Vandalismus im Detail

Die Anzahl an gemeldeten Graffiti und Verunreinigungen ist weiter steigend und bildet mit einem Anteil von mittlerweile rund 93 % (2016: 87 %) den Hauptbestandteil der gemeldeten Ereignisse in der Kategorie „Beschädigung und Vandalismus“.

Einbruch / Diebstahl im Detail

Ereignis	2017	2016
Diebstahl von Gegenständen	76,47 %	86,21 %
Einbrechen in Räume	17,65 %	0,00 %
Aufbrechen von Automaten	5,88 %	13,79 %

Abb. 12: Einbruch/ Diebstahl im Detail

In der Kategorie „Einbruch / Diebstahl“ bildet der Diebstahl von Gegenständen mit 86,21 % den Schwerpunkt.

Störung des Betriebes

Ereignis	2017	2016
Betriebsfremde im Gleisbereich	53,28 %	31,58 %
Missbrauch Notruf, Notbremse	25,98 %	36,32 %
Bereiten von Hindernissen	19,87 %	31,58 %
Bomben- / Attentatsdrohung	0,87 %	0,53 %

Abb. 13: Störung des Betriebes im Detail

Bei den Störungen des Betriebes ist die große Anzahl von Meldungen über betriebsfremde Personen im Gleis im Jahr 2017 besonders auffällig. Die Anzahl an Bombendrohungen ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen.

Grundsätzliche Entwicklung

Grundsätzlich

- bleibt der Anteil an Belästigungen signifikant hoch
- ist die Anzahl der Bedrohung bei den gemeldeten schwerwiegenden Ereignissen gestiegen
- bilden Graffiti und Schmierereien weiterhin einen hohen Anteil an Beschädigungen und Vandalismus

S-Bahn-Auswertung der ZeRP-Datenbank

Durch konsequente Begleitung der S-Bahnen durch Sicherheitspersonal gibt es hier eine genauere und fundiertere Datenlage als bei RB- oder RE-Linien. Im Bereich der S-Bahnen zeigen sich im Vergleich der Jahre 2016 und 2017 signifikante, sowohl steigende als auch rückläufige Veränderungen.

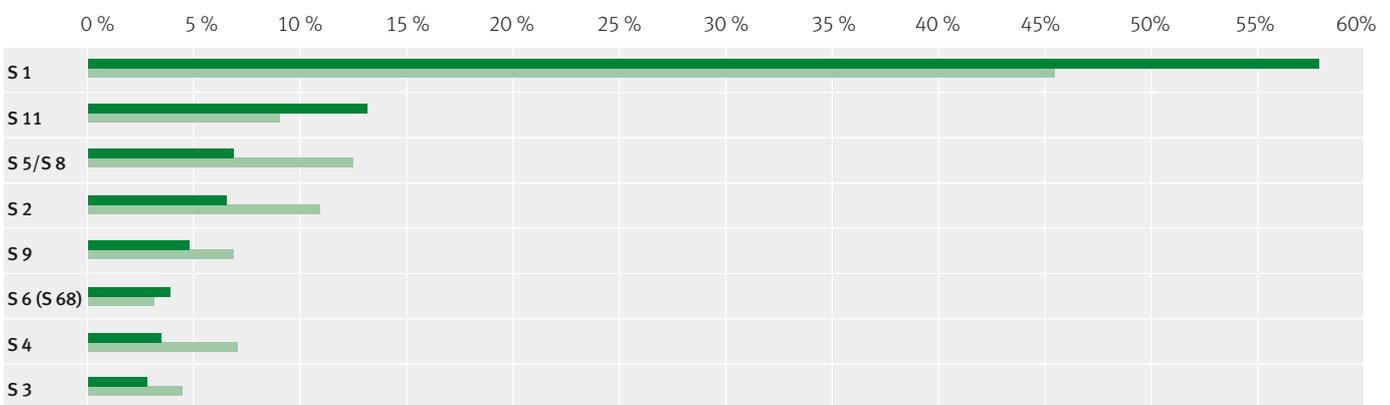


Abb. 14: Vorfälle auf S-Bahn-Linien der DB Regio AG, Region NRW 2016 / 2017

■ 2017 ■ 2016

Prozentualer Anstieg bei nachfolgend genannten Linien

Bei der Betrachtung der prozentualen Verteilung der Vorfälle auf den einzelnen Linien ist bei insgesamt drei S-Bahn-Linien (S 1, S 6/S 68 und S 11) der Anteil an Ereignissen in unterschiedlichem Ausmaß gestiegen, wobei der Anstieg auf der Linie S 1 besonders ausgeprägt ist. Dies kann auf die Länge und das Fahrgastaufkommen sowie insbesondere die Streckenführung durch viele Vororte mit sozialen Brennpunkten zurückgeführt werden. Die größere Anzahl an Vorfällen auf der S 6/S 68 und der S 11 kann ebenfalls mit der Länge und dem Fahrgastaufkommen begründet werden.

Prozentualer Rückgang bei nachfolgend genannten Linien

Bei fünf S-Bahn-Linien (S 2, S 3, S 4, S 5/S 8 und S 9) ist der prozentuale Anteil der Vorfälle im Vergleich zum Vorjahr gesunken, dabei ist der Rückgang an Vorfällen auf der Linie S 5/S 8 besonders stark ausgeprägt (von 12,58 % im Jahr 2016 auf 6,88 % im Jahr 2017).



ZERP-Maßnahmen

Einrichtung Arbeitskreis Sicherheit im VRR

Im Rahmen des Beschlusses des Verwaltungsrates zum VRR-Sicherheitskonzept wurde im September 2016 entschieden, für den Bereich des VRR für Sicherheitsthemen einen Arbeitskreis „Sicherheit“ einzurichten. In einem regelmäßigen Austausch soll die sicherheitsstrategische Ausrichtung gemeinsam mit Vertretern von Polizei, Verkehrsunternehmen, Politik und VRR abgestimmt werden, um so die Nachhaltigkeit der Umsetzung von beschlossenen Maßnahmen zu sichern.

Nachfolgende Eckpunkte sind für diesen Arbeitskreis vorgesehen:

- Tagungsrhythmus: zweimal jährlich, bei Bedarf auch außerplanmäßig
- Teilnehmer:
 - je ein Vertreter der politischen Fraktionen
 - Vertreter der Bundes- und Landespolizei
 - vier Vertreter aus dem Kreis der kommunalen VU
 - drei Vertreter aus dem Kreis der EVU
 - Vorstand des VRR
- Der VRR übernimmt die Koordinierung des Arbeitskreises

In der konstituierenden Sitzung am 26. September 2017 wurden folgende Ziele beschlossen:

- Vertiefung der Zusammenarbeit in der ZeRP-Kooperation auf Entscheider-Ebene
- regelmäßiger Informationsaustausch
- Unterstützung der Sicherheitsaktivitäten im VRR-Raum im Rahmen der spezifischen Kompetenzen der Arbeitskreis-Mitglieder

Darüber hinaus wurden für die zweite Sitzung des Arbeitskreises im April 2018 folgende Themen für die Agenda vorgeschlagen:

- Sicherheit an Bahnhöfen
- Videotechnik
- Sicherheit bei Groß-/Sonderveranstaltungen
- Radikalisierung

Verfügungsdienste Sicherheit im SPNV

Ausgangslage

Aufgrund der angespannten Sicherheitslage, die durch zunehmende Gewaltbereitschaft und Schwere der Taten sowie durch



eine deutliche Erhöhung der Übergriffe auf Personal in Zügen geprägt war, wurde das Konzept für den Einsatz von „Verfügungsdiensten Sicherheit“ entwickelt.

Umsetzung

Seit Februar 2017 werden im VRR-Raum im Rahmen eines Pilotprojekts „Verfügungsdienste Sicherheit“ eingesetzt. Hierbei handelt es sich um spezielles Sicherheitspersonal in Zweier-Teams, die die bereits vorhandenen Zugbegleiter bei ihrer Tätigkeit unterstützen und deren Sicherheit gewährleisten. Ein weiteres Ziel des Einsatzes ist es, durch deutlich sichtbare Präsenz das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu verbessern und potenzielle Straftäter durch konsequentes Durchsetzen des Hausrechts abzuschrecken.

Die Sicherheitspersonale werden unternehmensübergreifend eingesetzt. Der Einsatz erfolgt grundsätzlich immer in Räumen und Zeitlagen, in denen eine hohe Zahl sicherheitsrelevanter Ereignisse auftritt.

Positive Ergebnisse

Im April wurden insgesamt 79 Fahrgäste in Zügen befragt, in denen Verfügungsdienste eingesetzt waren. Die Bewertung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste mit „sehr sicher“

und „sicher“ ist von 78,5% im Allgemeinen auf 96,2 % bei Anwesenheit der Verfügungsdienste gestiegen. Der Einsatz kann somit als positiv und hilfreich eingestuft werden.

Bei Betrachtung der ZeRP-Zahlen ist festzustellen, dass die von den Verfügungsdiensten erfassten Vorfälle ca. ein Drittel der Anzahl an Gesamtereignissen ausmachen.

Dabei machen Handlungen gegenüber Personen mit 97 % mit großem Abstand den Schwerpunkt aus. Belästigungen, provozierendes Verhalten, alkoholisierte Personen und aggressives Betteln bilden dabei die Hauptschwerpunkte. Schwerwiegende Ereignisse wie Körperverletzungen treten bei Anwesen-

heit der Verfügungsdienste deutlich seltener auf (ca. 2 % statt ca. 9 % der Gesamtheit der erfassten Vorfälle). Hierbei sind die Fahrgäste die am häufigsten betroffene Personengruppe.

Der Anteil von nur 3 % an Handlungen gegen Sachen bei den von den Verfügungsdiensten gemeldeten Ereignissen ist darin begründet, dass Sachbeschädigungen in ihrem Beisein nahezu nicht vorkommen.

Ausblick

In Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr NRW als Zuwendungsgeber wird der Einsatz von Verfügungsdiensten bis Dezember 2018 fortgeführt und gefördert.

Kompetenzcenter Sicherheit NRW (KCS)

Multiplikatorenschulungen zur Früherkennung und Abwehr geplanter Anschläge

In Fortführung der Multiplikatorenschulungen für kommunale Verkehrsunternehmen wurden in den Jahren 2016 und 2017 insgesamt 21 Schulungen für kommunale Verkehrsunternehmen (VU) und 15 Schulungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchgeführt. Das von der Landespolizei entwickelte Konzept für die Multiplikatorenschulungen der kommunalen Unternehmen wurde von der Bundespolizei entsprechend für Schulungen der EVU angepasst.

Das pädagogisch-didaktische Konzept wurde fortlaufend durch eine Arbeitsgruppe weiterentwickelt. Diese setzt sich zusammen aus Trainern und Beratern der Polizeipräsidien Recklinghausen und Münster, dem Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei NRW, dem Sachbereich Aus- und Fortbildung der Bundespolizei Sankt Augustin und dem KC Sicherheit. Den Multiplikatoren wurden für die Mitarbeiterschulungen in den eigenen Unternehmen ein Ablaufplan sowie gedrucktes Begleitmaterial und Poster vom KC Sicherheit zur Verfügung gestellt.

Wirkungsanalyse der Multiplikatorenschulungen

Eine landesweite Umsetzung einer vergleichbaren Schulungsmaßnahme wurde in dieser Größenordnung bisher auf dem Sektor des öffentlichen Personenverkehrs in Zusammenarbeit mit verschiedenen Polizeibehörden noch nicht durchgeführt. Daher hat das Kompetenzcenter Sicherheit die Europäische



Abb.15: Schulungsbegleitmaterial des KC Sicherheit

Zentrale für Kriminalprävention e. V. (EZK) aus Münster damit beauftragt, die Schulungen zu besuchen und eine Wirkungsanalyse zu erstellen.

Die Teilnehmer bewerteten die Konzeption und Durchführung der Schulungen grundsätzlich positiv. Die Befragungsergebnisse zeigen zum einen, dass die Teilnehmer sich durch die Fortbildung inhaltlich und in methodischer wie didaktischer Hinsicht gut für eine Wissensvermittlung im eigenen Unternehmen gerüstet sehen. Die zur Verfügung gestellten Materia-

lien (Schulungskonzept, Poster, Broschüren, Präsentationsfolien etc.) und methodischen Empfehlungen (Schulungsdauer, methodisches Vorgehen etc.) werden von den Befragungsteilnehmern als praxisgerecht und umfangreich bewertet.

Im Projekt ist es gelungen, fachlich fundierte und auf langjährigen Erfahrungen der polizeilichen Aus- und Fortbildung basierende Schulungsinhalte zu vermitteln. Der Zielgruppe werden Hinweise auf potenzielle Gefahrensituationen und Attentatsszenarien vermittelt und Rüstzeug an die Hand gegeben, wie sie

- potenzielle Gefahrensituationen rechtzeitig erkennen, einschätzen und bewerten,
- angemessen und zielgerichtet mit solchen Situationen umgehen,
- aufkommenden Stress in Krisensituationen kanalisieren und nutzen,
- Melde-, Kommunikations-, und Unterstützungsprozesse einleiten und
- adäquate, taktisch sinnvolle Maßnahmen ergreifen können.

Aufgabe der Verkehrsunternehmen ist es, diese Inhalte in der gebotenen Qualität und Intensität den Mitarbeitern zugänglich zu machen.

Maßnahmen im Fußballreiseverkehr

Präventiver Beförderungsausschluss im Fußballreiseverkehr

Im Jahr 2016 sprach sich die Verkehrsministerkonferenz unter dem Tagesordnungspunkt „Einsatz von länderübergreifenden zusätzlichen Zügen im Fußballfanreiseverkehr; Bewältigung des polizeilichen Einsatzgeschehens bei Fußballspielen - Prüfbitten der IMK“ (Innenministerkonferenz) dafür aus, eine länderoffene Arbeitsgruppe unter der Federführung des Landes Nordrhein-Westfalen und unter Beteiligung des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der DB einzurichten.

Diese Arbeitsgruppe wurde im Jahr 2017 vom KCS gegründet. Ziel ist es zu prüfen, ob verstärkte Beförderungsverbote im Öffentlichen Personenverkehr geeignet sind, Sicherheitsstörungen und Straftaten im Fußballreiseverkehr entgegen zu wirken und ob das geltende Recht für eine flächendeckende Umsetzung im Bundesgebiet angepasst werden muss. Die ständigen Teilnehmer der länderoffenen Arbeitsgruppe setzen sich zusammen aus Vertretern des VDV, der Eisenbahn-



verkehrsunternehmen, des „Interessenverbandes Mofair der SPNV-Unternehmen“ sowie der zuständigen Polizeibehörden in NRW. Ein abschließendes Ergebnis lag im Jahr 2017 noch nicht vor und wird folglich erst im nächsten Lagebericht für das Jahr 2018 vorgestellt.

Verbundübergreifende Fußballzusatzzüge

Anfang des Jahres 2017 wurde in einem zweiten abschließenden Abstimmungsgespräch mit Vertretern der Aufgabenträger, des VRR als Bestellorganisation und des KCS die zukünftige Lösung für eine Fortführung der verbundübergreifenden Fußballentlastungsverkehre vorbereitet. Daraufhin haben sich im Februar 2017 die Geschäftsführungen aller drei Aufgabenträger in NRW auf ein gemeinsames Vorgehen bei den Fußballzusatzverkehren verständigt.

Vereinbart wurde, dass für die von der Bundespolizei prognostizierten und angeregten Fußballzusatzzüge eine Ausschreibung stattfinden soll, um in den nächsten Jahren eine gesicherte Möglichkeit zu haben, die Verkehre zu bestellen. Das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren wurde von der VRR-Abteilung „SPNV-Wettbewerb/Vertragsmanagement/Planung“ vorbereitet und begleitet.

Ausrüstungsstandards für Service- und Sicherheitspersonal

In der Sitzung des Runden Tisches „Sicherheit im ÖPNV“ in NRW Ende des Jahres 2016 war der Wunsch geäußert worden, einheitliche Ausrüstungsstandards für Service- und Sicherheitskräfte festzulegen. Das KCS wurde gebeten, die gemeinsamen Standards auszuarbeiten, die zukünftig bei den Ausschreibungen von Sicherheitsleistungen im SPNV berücksichtigt werden sollen.

Die Teilnehmer des Unterarbeitskreises (UAK) des Landesweiten Arbeitskreises (LAK) Sicherheit NRW aus den Polizeibehörden sowie aus Verkehrs- und Sicherheitsunternehmen haben sich auf die folgenden grundsätzlichen Rahmenbedingungen für die Ausrüstung der Personale der Verkehrsunternehmen verständigt:

- Berücksichtigung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen
- Gewährleistung einer angemessenen Qualifizierung und regelmäßiger jährlicher Schulungen entsprechend den Ausrüstungsgegenständen
- Sicherstellung der Vermittlung von Kenntnissen zur Selbstbehauptung durch Schulungen und regelmäßige Trainings von Eingriffs- und Sicherungstechniken



Im Bereich der Schutzausstattung einigten sich die Teilnehmer auf folgende Standards:

- Stichschutzwesten (ggf. mit zusätzlichem ballistischem Schutz)
- Handschuhe mit Stich- und Knöchelschutz
- Handfesseln
- Taschenlampe
- Erste-Hilfe-Kit
- Optional: Notrufknöpfe an der Dienstkleidung des Zugbegleiters, mit denen insbesondere in Extremsituationen das Absetzen eines Notrufs von den Triebfahrzeugführern gesichert initiiert werden kann (müssen noch entwickelt werden)
- Optional: Bodycams für Sicherheitspersonal in Zügen (wünschenswert, aber schwer umsetzbar wegen Datenschutzbestimmungen)

Die Entwicklung finaler Qualifizierungs- und Ausrüstungsstandards, welche zwischen den Aufgabenträgern abgestimmt sind, ist für das zweite Quartal 2018 geplant.





Sicherheitsdatenbank NRW (Sidaba)

Ursprung und Ziel

Sowohl im Rahmen des landesweiten Arbeitskreises Sicherheit NRW als auch beim ersten „Runden Tisch Sicherheit im ÖPNV“ wurde vom Verkehrsministerium der Betrieb einer landesweiten Sicherheitsdatenbank unter Federführung des Kompetenzzentrums Sicherheit NRW befürwortet und angeregt.

Ziel ist es, die sicherheitsrelevanten Ereignisse der verbundübergreifenden Verkehre in NRW erfassen und auswerten zu können. Durch die offene Gestaltung der Datenbank wird es den Anwendern ermöglicht, diese individuell und flexibel nutzen zu können.

Rahmenbedingungen

In einem mit allen Aufgabenträgern (AT) in NRW gemeinsam formulierten Kooperations- und Finanzierungsvertrag ist das KCS mit der organisatorischen Koordinierung und inhaltlichen Umsetzung der vorbereitenden Maßnahmen sowie dem Betrieb der landesweiten Sicherheitsdatenbank (Sidaba) NRW beauftragt worden.

Der Kooperations- und Finanzierungsvertrag zwischen den drei AT wurde Ende des Jahres 2017 unterzeichnet. Der Entwurf des Kooperationsvertrages zur Regelung der Datennutzung mit den dreizehn Eisenbahnverkehrsunternehmen ist

von allen Aufgabenträgern juristisch geprüft und finalisiert worden. Die Unterzeichnung des Kooperationsvertrags durch die EVU und den NRW-Aufgabenträgern erfolgt im Jahr 2018. Zudem wurden die Verfahrensunterlagen für die EU-weite Ausschreibung vom KCS vorbereitet. Die Vergabe wird voraussichtlich Ende 2018 erfolgen.

Die finanzielle Förderung der Sicherheitsdatenbank ist Ende des Jahres 2017 beim Land bereits beantragt worden.

Neuheiten der Datenbank

Neben der möglichen Nutzung von Schnittstellen für den Datenimport kann die mobile Datenerfassung zukünftig mit einem elektronischen Meldeformular on- und offline auf dem Smartphone sowie stationär mit identischem Meldeformular am PC erfolgen. Die Datenauswertung wird automatisch generiert und täglich erfolgen können. Somit werden situative Ad-hoc-Reaktionen möglich, wie sie z. B. für die Einsatzsteuerung der Verfügungsdienste erforderlich sind.

Die Kategorien der neuen Datenbank werden zukünftig in „Straftaten“, „Ordnungswidrigkeiten“ und „Auffälligkeiten“ untergliedert. Dies erfolgt analog zur Abstimmung mit dem Innenministerium und zur Systematik der Datenbank der Bundespolizei. Die Anzahl der Ereignisse wird sich von 32 Arten und Typen auf 20 reduzieren. Die Überleitung der alten ZeRP-Ereigniskategorien in die neue Datenbank ist der folgenden Übersicht zu entnehmen.

Ereignisse ZeRP alt			
Gattung	Qualität	Ereignisart, Ereignistyp	
Handlungen gegen Personen	Passive Belästigung	Alkoholisierter Person anwesend	
		Bedrohlich wirkende Person	
		Drogenabhängige anwesend	
		Personen ohne Reiseabsicht	
		Provozierendes Verhalten	
	Aktive Belästigung	Aggressives Betteln	
		Alkoh. Pers. belästigt aktiv	
		Beleidigung	
		Beschimpfung	
		Drogenabh. Pers. belästigt aktiv	
		Körperliches Angehen	
		Rauchen in Zügen	
		Sexuelle Belästigung	
	Schwerw. Ereignis	Bedrohung	
		Diebstahl	
		Körperverletzung	
		Raub	
		Sexualdelikt	
	Handlungen gegen Sachen	Beschädigung/Vand.	Angriff auf Fahrzeuge
			Beschädig. von Einrichtungen
Beschädig. von Fahrzeugen			
Etching			
Graffiti/Schmierereien			
Scratching			
Verunreinigung			
Einbruch u. Diebstahl		Aufbrechen von Automaten	
		Diebstahl von Sachen	
		Einbrechen in Räume	
Störung des Betriebs		Bereiten v. Hindernissen	
		Betriebsfremde im Gleis	
		Bomben-, Attentatsdrohung	
		Mißbrauch v. Notruf/Notbremse	

Ereignisse Sidaba neu		
Klassifikation	Ereignisart	Ereignistyp
Auffälligkeit	Anwesenheit von Personen ohne Reiseabsicht	
	Anwesenheit von alkoholisierten Personen/ Drogenkonsumenten	
Ordnungswidrigkeit	Aggressives Betteln	
Ordnungswidrigkeit	Belästigung	
Straftat	Beleidigung	
Straftat	Beleidigung	
Ordnungswidrigkeit	Belästigung	
Straftat	Bedrohung	
Straftat	Sexualdelikt	
Straftat	Bedrohung	
Straftat	Diebstahl	
Straftat	Körperverletzung	
Straftat	Raub	
Straftat	Sexualdelikt	
Straftat	Sachbeschädigung	Angriff auf Fahrzeuge
Straftat		Beschädigung v. Sitzen
Straftat		Etching
Straftat		Graffiti
Straftat		Scratching
Ordnungswidrigkeit	Verunreinigung	
Straftat	Sachbeschädigung	Aufbrechen Automaten
Straftat	Sachbeschädigung	Einbruch
Straftat	Mißbrauch v. Notbremse	
Straftat	Hausfriedensbruch	
Straftat	Leistungserschleichung	

Abb. 16: Überleitung der Ereigniskategorien von ZeRP zur Sidaba

Fazit des ZeRP-Lageberichts

Im vorliegenden Bericht wird deutlich, wie komplex und facettenreich das Thema Sicherheit im ÖPNV ist. Die vorhandenen Vorgehensweisen und Instrumente werden wie dargestellt fortlaufend weiterentwickelt.

Die Ausschreibung und dauerhafte Implementierung der Verfügungsdienste Sicherheit und der Sicherheitsdatenbank NRW stellen die nächsten beiden großen Meilensteine dar.

Ein weiteres Thema, das sich beim Austausch mit den Sicherheitspartnern aber auch durch die im Jahr 2018 erwartete Änderung der EU-Datenschutzgrundverordnung

(DSGVO) ergeben hat, ist die Videoüberwachung. Seitens der Technik und der Software gibt es mittlerweile viele neue Möglichkeiten, wie Videoüberwachung intelligent -und im Vergleich zur Vergangenheit- zu verhältnismäßig geringen Kosten eingeführt bzw. genutzt werden kann. Gleichzeitig sind der neue rechtliche Rahmen und dessen Auswirkungen auf die praktische Umsetzung zu prüfen.

Die Faktenlage zeigt deutlich, dass diese intensive Auseinandersetzung mit der Thematik Sicherheit erforderlich ist.

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AT	Aufgabenträger
BPOL	Bundespolizei
DSGVO	EU-Datenschutzgrundverordnung
EU	Europa
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZK	Europäische Zentrale für Kriminalprävention
IMK	Innenministerkonferenz
KCS	Kompetenzcenter Sicherheit NRW
LAK	Landesweiter Arbeitskreis Sicherheit NRW
NRN	Niederrhein-Netz
NRW	Nordrein-Westfalen
NWB	NordWestBahn GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
RFU	Regelmäßiger Fortbildungsunterricht (für Triebfahrzeugführer)
RSN	Ruhr-Sieg-Netz
SiBB	Sicherheit in Bus und Bahn
Sidaba	Sicherheitsdatenbank NRW
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UAK	Unterarbeitskreis des LAK
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
VU	Verkehrsunternehmen
ZeRP	Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Sicherheitsempfinden im Vergleich 2016 / 2017	13
Abbildung 2:	Sicherheitsempfinden auf den S-Bahn-Linien im Vergleich 2016 / 2017	13
Abbildung 3:	Verhältnis der Eintragungen zwischen SPNV und ÖSPV im Jahr 2017	14
Abbildung 4:	Übersicht ZeRP-Kategorien 2016 und 2017	15
Abbildung 5:	Eintragungen Belästigungen 2016 und 2017	16
Abbildung 6:	Eintragungen Handlungen gegenüber Personal und Fahrgästen 2016 und 2017	16
Abbildung 7:	Eintragungen Handlungen gegen Sachen 2016 und 2017	16
Abbildung 8:	Aktive Belästigungen im Detail	16
Abbildung 9:	Passive Belästigungen im Detail	17
Abbildung 10:	Schwerwiegende Ereignisse im Detail	17
Abbildung 11:	Beschädigungen / Vandalismus im Detail	17
Abbildung 12:	Einbruch / Diebstahl im Detail	17
Abbildung 13:	Störungen des Betriebes im Detail	17
Abbildung 14:	Vorfälle auf S-Bahn-Linien der DB Regio AG, Region NRW 2016 / 2017	18
Abbildung 15:	Schulungsbegleitmaterial des KC Sicherheit	20
Abbildung 16:	Überleitung der Ereigniskategorien von ZeRP zur Sidaba	24

Herausgeber:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

Erstellt im Geschäftsbereich Information/Innovation
Fachgruppe I3 „Kundendialog, Qualitätsmanagement und Sicherheit“ im Mai 2018

