



## **Innenausschuss**

### **97. Sitzung (öffentlich)**

03. Februar 2022

Düsseldorf – Haus des Landtags

10:30 Uhr bis 12:40 Uhr

Vorsitz: Daniel Sieveke (CDU)

Protokoll: Gertrud Schröder-Djug

### **Verhandlungspunkt:**

**Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen – die Verkehrswende braucht  
attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte!**

**3**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/15462

und

**Initiative zur Stärkung der Sicherheit in öffentlichen Räumen im Rahmen  
der kommunalen Kriminalprävention**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/15631

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)



**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Guten Morgen! Ich möchte Sie um 10:30 Uhr recht herzlich zu unserer 97. Sitzung des Innenausschusses begrüßen, vor allem natürlich die Sachverständigen, die den Weg auf sich genommen haben, aber natürlich auch gleichzeitig diejenigen Sachverständigen, die uns zugeschaltet sind, die Zuhörerinnen und Zuhörer, die Vertreterinnen und Vertreter der Medien.

Die Einberufung des Ausschusses erfolgte mit Sitzungseinladung 17/2201. Ich gehe vom Einverständnis mit der Tagesordnung aus. Ich sehe, das ist der Fall. Die Sitzung wird per Live-Videostream im Internet übertragen. Sie, liebe Sachverständigen, haben sich mit dem Stream einverstanden erklärt, als Sie letztendlich die Einladung angenommen haben und nicht widersprochen haben.

Es gelten die Beschlüsse zu einer reduzierten Anzahl der anwesenden Ausschussmitglieder zur Abstimmung in Fraktionsstärke, wobei das jetzt zu dieser 97. Sitzung weniger wichtig ist.

Ich trete somit in die Tagesordnung ein. Gegenstand dieser Anhörung ist:

**Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen – die Verkehrswende braucht attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte!**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/15462

und

**Initiative zur Stärkung der Sicherheit in öffentlichen Räumen im Rahmen der kommunalen Kriminalprävention**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/15631

– Anhörung von Sachverständigen (s. Anlage)

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Ich danke den Sachverständigen für ihre vorab eingereichten Beiträge, die schriftlichen Stellungnahmen bedeuten eine wesentliche Arbeitserleichterung für uns Abgeordnete. Überdrucke der Stellungnahmen liegen übrigens auch für Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, und alle, die hier sind, vorne im Eingangsbereich aus.

Wie bereits im Einladungsschreiben mitgeteilt, sind Eingangsstatements nicht vorgesehen. Die Abgeordneten werden sich vielmehr direkt mit Fragen an Sie wenden, und wir werden dann eine Runde machen und die Beantwortung folgt dann. Ich werde zunächst einige Fragen aus dem Kreis daher sammeln und bitte Sie dann, nach der Reihenfolge, so wie Sie mir hier in dem Tableau vorliegen, zu antworten. Wir haben einen Zeitrahmen von zwei Stunden. Das hängt damit zusammen, dass wir danach noch eine Arbeitssitzung haben und der Raum vorher wieder hergerichtet werden darf.

Gibt es von Ihnen sonst noch Hinweise? – Ich sehe, das ist nicht der Fall, und somit eröffne ich die Fragerunden der Abgeordneten und warte auf Wortmeldungen. Gleichzeitig bitte ich zu sagen, an welchen Sachverständigen dann die Frage gehen soll. Jetzt würde ich Herrn Wolf das Wort geben zu seiner Frage und dann Frau Schäffer. Das sind auch die beiden Antragsteller. Es ist guter Brauch im Ausschuss, dass diejenigen, die den Antrag stellen, auch das erste Fragerecht haben, bitte schön.

**Sven Wolf (SPD):** Herr Vorsitzender, vielen herzlichen Dank, auch bitte um Entschuldigung, dass wir so zeitlich knapp für zur Anhörung dazugekommen sind. Wie Sie alle feststellen können, bin ich nicht Herr Ganzke, den ich entschuldigen darf, und möchte mich für die SPD-Fraktion zunächst mal bei allen Sachverständigen ganz herzlich bedanken, auch für die sehr ausführlichen schriftlichen Stellungnahmen, die Sie uns übersandt haben. Ich glaube, das hat uns allen, unabhängig davon, wie wir jetzt zu den beiden heute diskutierten Anträgen stehen, geholfen, uns diesem Thema noch mal zu nähern.

Ich hätte zunächst mal eine Frage an alle Sachverständigen. Vielleicht können Sie aus Ihrem Verständnis noch mal deutlich machen, wo die größten Handlungsbedarfe in Bezug auf Sicherheit und Sauberkeit und das subjektive Sicherheitsgefühl an den Bahnhöfen bestehen. Da bringen Sie alle entweder wie Herr Ebbers als ständiger Bahnnutzer oder Herr Castrillo als jemand, der verantwortlich ist beim Verkehrsverbund, oder die Bundespolizei unterschiedliche Blickwinkel mit, und das wollen wir hier heute ein bisschen kombinieren.

Dann hätte ich an die Vertreter der GdP, der Deutschen Polizeigewerkschaft, der DB Sicherheit und VRR noch mal die Frage: Sie haben sich in Ihren Stellungnahmen ausdrücklich dafür ausgesprochen, einheitlich und auch dauerhaft die Einrichtung von Waffenverbotszonen an größeren Bahnhöfen zu diskutieren. Sie befürworten das auch. Könnten Sie da vielleicht noch mal die Vorteile erläutern?

Wenn ich darf, würde ich gerne noch eine dritte Frage anschließen – mal rüberschauen, ob er überhaupt da ist und zugeschaltet ist – an Herrn Dr. Lukas und Herrn Prof. Frevel. Sie haben beim Thema „Sicherheit im Bahnhofsviertel“ auf dieses Pilotprojekt hingewiesen. Da gibt es einen Werkzeugkasten, insbesondere der Kriminalprävention. Da gibt es eine Sammlung von Maßnahmen, die die Sicherheit erhöhen, auch das Sicherheitsgefühl an Bahnhöfen und im Umfeld erhöhen können. Vielleicht könnten Sie uns diese Instrumente aus dem Werkzeugkasten noch mal ganz knapp schildern und erläutern, inwieweit die auch schon in der Praxis eingesetzt worden sind. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. Kurzer Hinweis, ob das jetzt drei oder vier Fragen sind, da sind wir vollkommen flexibel. Wir sind nur bei der Endzeit nicht flexibel, also ruhig eine Frage mehr stellen, wenn man das gezielt machen möchte. – Frau Schäffer, Sie haben das Wort.

**Verena Schäffer (GRÜNE):** Vielen Dank, Herr Sieveke, vielen Dank an die Sachverständigen für die Stellungnahmen und auch für die Bereitschaft, heute für Nachfragen

zur Verfügung zu stehen. Ich habe einige Fragen. Eine Frage möchte ich zuerst an Herrn Lukas und Frau Schröder richten möchte. Und zwar geht es da um die Frage der quartiersbezogenen Sicherheitskonzepte, ob Sie uns das noch mal näher erläutern können als Konzept, aber auch, was momentan eigentlich die größten Hindernisse für Kommunen sind, solche Sicherheitskonzepte auch aufzulegen und zu entwickeln, und wie man vielleicht auch Anreize setzen müsste als Land. Es ist wahrscheinlich natürlich auch eine Ressourcenfrage vor Ort, ob man die Ressourcen so einsetzen kann, also die Frage der Anreize, dann auch die Frage, welche Akteure aus Ihrer Sicht vor Ort zusammenwirken müssten.

Dann habe ich eine Frage, die sich ebenfalls an Herrn Lukas und Frau Schröder richtet, und zwar zum Thema „Landespräventionsräte“. In der Stellungnahme von Herrn Lukas insbesondere wird noch mal deutlich, dass der Landespräventionsrat in Nordrhein-Westfalen momentan nicht so gut ausgestattet ist. Da wäre meine Frage, welche Vorbildfunktion aus Ihrer Sicht die Landespräventionsräte in Sachsen und Niedersachsen haben. Das führen Sie auch in der Stellungnahme auf. Aber wie müsste man den Landespräventionsrat NRW auch noch mal anders ausstatten?

Auch die Frage der Ansiedlung wird in der Stellungnahme angesprochen, die finde ich auch sehr spannend. Was wäre aus Ihrer Sicht der Vorteil, es in der Staatskanzlei anzusiedeln? Ist das nicht vielleicht auch zu weit weg vom Innenressort oder auch vom Justizressort? Was wären aus Ihrer Sicht die Vorteile einer anderen Ansiedlung?

Dann hätte ich eine Frage an Herrn Lukas und Herrn Frevel zum Thema „Forschung“. Da würde mich einmal interessieren die Bedeutung der Forschung, auch inwiefern eigentlich Forschung mit in die Praxis übernommen wird, oder ob sie vielleicht auch praxisorientiert sein müsste, weiß ich nicht – Fragezeichen. Aber was können oder sollten wir als Landesebene noch mal unternehmen, um die Forschung auch an dieser Stelle zu stärken.

Ich habe eine Frage zum Thema „Installation sichtbarer Videoüberwachung“. Das ist ein Thema, das im politischen Raum auch dahingehend immer diskutiert wird nach dem Motto, wir brauchen mehr Videokameras, um das subjektive Sicherheitsgefühl zu stärken, was die Forschung nicht nur bestätigt. Da würde mich aber auch noch mal interessieren, welche Bedenken es da möglicherweise gibt, oder welche Sicht Sie zum Thema „Videoüberwachung“ haben. Die Frage richtet sich an Herrn Lukas, Herrn Frevel und Frau Schröder.

Dann – ich blättere vielleicht mal – hätte ich noch eine Frage an Frau Schröder, weil uns das Konzept in Niedersachsen und das Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit des LKA Niedersachsen sehr interessiert und wir das auch in unseren Antrag quasi reingeschrieben haben als mögliches Vorbild auch für Nordrhein-Westfalen. Da würde mich interessieren, wie das Kompetenzzentrum vor Ort in Niedersachsen eingebunden wird, also wie Ihre Erfahrungen sind, inwiefern die Kompetenzen auch abgerufen werden, was die Bewertung öffentlicher Räume angeht und auch die Entwicklung von Präventionsmaßnahmen in den Städten. Vielleicht machen wir es so weit erstmal. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Dann habe ich Herrn Wagner.

**Markus Wagner (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe zunächst drei Fragen. Die erste richtet sich an Prof. Dr. Zerbin: Wie bewerten Sie eigentlich die Lagebeurteilung, die den vorliegenden Anträgen von SPD und insbesondere den Grünen zugrunde liegt? Beim Antrag der Grünen wird vor allen Dingen auf bestimmte Opfergruppen abgestellt. Wie sieht es aus Ihrer Sicht denn tatsächlich aus mit Opfergruppen an Bahnhöfen? Vor allen Dingen, wie kann man die Tätergruppen benennen? Ich glaube, das ist auch nicht ohne Belang.

Die zweite Frage richtet sich ebenfalls an Prof. Zerbin und an die DB Sicherheit GmbH. Könnten Sie aus Ihrer Sicht noch mal auf den Vorschlag, Bahnhofsaufsichten einzurichten, zurückkommen, der frühere Bahnhofsvorsteher sozusagen? Ich denke, eine Person reicht da sicherlich nicht. Woher soll das Personal dafür kommen? Wie soll das rekrutiert werden, woher soll es rekrutiert werden? Wie hoch ist der Personalbedarf aus Ihrer Sicht, um das auch tatsächlich nachhaltig einzurichten?

Die dritte Frage geht an Prof. Zerbin und Frau Dr. Schröder. Wir haben jetzt auch in den Stellungnahmen viel gelesen über Videoüberwachung, bauliche Maßnahmen, Bahnhofsaufsichten etc. Mich würde interessieren, wie wir längerfristig auf überproportional vertretene Tätergruppen reagieren sollten, und welche Maßnahmen wir zugrunde legen sollten, um längerfristig mit diesen Problemen umzugehen, nicht nur mit kurzfristigen Aktionen? – Danke schön.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Herr Lürbke, und dann beschließt Herr Golland.

**Marc Lürbke (FDP):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Sachverständige! Auch von meiner Seite herzlichen Dank für die verschiedensten Stellungnahmen. Ich glaube das Thema, mit dem wir uns bestimmt heute beschäftigen, ist ein sehr wichtiges. Insofern ist es sehr gut, dass Sie uns hier mit Input auch beratend zur Seite stehen.

Nichtsdestotrotz hätte ich gerne noch einige Nachfragen, die sich zuerst einmal um den Themenkomplex „Zuordnung und Zuständigkeiten“ drehen. Das richtet sich primär, glaube ich, an Herrn Ostermann, Frau Krause-Schöne, Herrn Heller und Herrn Lübberink. Denn ich erinnere mich ganz gut, jetzt darf ich hier im Parlament auch schon ein paar Tage mitmachen, beispielsweise im Untersuchungsausschuss Silvesternach haben wir sehr viele Zeugen befragt von Landes- und Bundespolizei und Deutscher Bahn.

Ich habe immer die Frage gestellt, wie ist das eigentlich mit der Zuständigkeit, wie ist die geregelt? Ich habe die jeden Zeugen gefragt. Angenommen, wir hätten 37 Zeugen befragt, verschiedenen Akteure, dann haben wir 37 Antworten dazu bekommen, sprich: Wo endet die Zuständigkeit, endet sie an der Bahnhofstür, endet sie am Vordach, endet sie auf dem Vorplatz, endet sie sonst wo an irgendeiner Treppe? Die Frage möchte ich gerne an Sie einmal stellen, wie Sie das beurteilen, also Zuständigkeiten: Ist das

in der Tat ein Problem, hat sich hier etwas verändert, und woran scheitert das womöglich, dass wir hier nicht näher zusammenkommen und dass die verschiedenen Akteure nicht noch stärker miteinander kooperieren können?

Zweite Frage: Ich glaube, bei allen Vorschlägen, die auch im Raume stehen, vieles davon ist natürlich – das Richtung SPD – auch wenn das ein guter Vorschlag ist, manchmal doch alter Wein in neuen Schläuchen, also vieles ist auch schon diskutiert. Aber am Ende hilft ja nur personelle Sichtbarkeit, bauliche Maßnahmen und personelle Sichtbarkeit und Ansprechbarkeit von Sicherheitspersonal. Dazu muss jeder seine Hausaufgaben machen, jeder der verschiedensten Akteure. Von Seiten des Landes, denke ich, sind viele Dinge eingeleitet, von den anderen Akteuren auch. Aber wie bekommt man das am besten wirklich nun zusammen?

Daher die Frage Ordnungspartnerschaften: Wie können wir das noch weiter stärken? Die richtet sich insofern auch an Herrn Ostermann, an Frau Krause-Schöne, Herrn Heller und auch an Herrn Lübberink. Wie kriegen wir denn diese Ordnungspartnerschaften noch stärker umgesetzt? Ich habe gelesen, 15 gibt es bislang. Woran scheitert es, dass wir nicht noch mehr bekommen?

Wie ist – die Frage an Herrn Lübberink – die Deutsche Bahn denn eigentlich eingebunden in diese Frage der Ordnungspartnerschaften? Scheitert es womöglich noch mehr, gemeinsame Wachen auch auf den Bahnhöfen aller beteiligten Akteure einzurichten?

Die Frage dann eher an die Bundespolizei, wie ist denn die Situation überhaupt der Wachen im Land personell? Das wird jetzt nicht personenscharf zu beantworten sein, aber Ihre Einschätzung schon einmal dazu, wie viele Wachen eigentlich auch in Nordrhein-Westfalen so im Soll sind, dass sie unzureichend ausgestattet sind? Da kann man uns vielleicht mal einen Eindruck geben, wie hier auch die Entwicklung ist.

Dann die Frage an die Deutsche Bahn: Ich habe mir mal aus den Anfragen auch aus dem Bundestag heraus die Zahl der Mitarbeiter der DB Sicherheit angeschaut. Die ist von 2010 bis zum heutigen Jahr durchaus gestiegen von 3.600 auf mittlerweile 4.300 Mitarbeiter der DB Sicherheit. Daher die Frage: Reicht das aus. Ist vonseiten der DB Sicherheit hier noch mehr zu tun, um personell auch weiter unterstützen zu können, gerade auch im Hinblick auf die Ordnungspartnerschaften?

Ein letzter Themenkomplex – dann höre ich auch schon auf in dieser Runde – „Videokameras“. Die Frage von Frau Schäffer möchte ich genauso reingeben, aber ich stelle mir schon auch, wenn ich mir die Stellungnahmen angeschaut habe, die Frage der Zuständigkeiten. Die Deutsche Bahn baut im Auftrag der Bundespolizei. Die Daten gehören dann aber wieder mal der Bundespolizei, werden dort auf die Monitore aufgespielt. Wie ist denn jetzt die Situation? Ich habe Kameras. Die Forderung der SPD ist ja auch, mehr sichtbare Kameras anzubringen. Die Daten laufen bei der Wache der Bundespolizei auf. Ist das so ausreichend?

Vielleicht können Sie uns noch mal schildern, wie hier die Deutsche Bahn unterstützend tätig ist und wie die dann auch Daten weiter nutzen darf, die von der Bundespolizei weitergegeben werden. Vor wie vielen Bildschirmen sitzt man in der Regel, wenn man in Echtzeit beobachtet? Wenn jemand kommt, um zu helfen, dann bringt die beste

Videokamera nichts, sondern wir brauchen eine Echtzeitbeobachtung. Ist das Ihrer Meinung nach gewährleistet und was können wir hier tun, um das noch besser zu machen? Das sollte es erst einmal gewesen sein in dieser Runde. – Herzlichen Dank.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Herr Golland.

**Gregor Golland (CDU):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Sachverständige! Auch von der CDU-Fraktion herzlich willkommen und danke für die Bereitschaft, dass Sie sich hier beteiligen, schriftlich und mündlich, in Präsenz und online. Ich habe drei Fragen an drei Herren.

Erstens an Herrn Manuel Ostermann: In ihrer Stellungnahme heißt es, dass über 120 Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen, die in den Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei fallen, in drei Stufen kategorisiert werden. Diese Kategorien seien für die Beurteilung notwendiger Sachausstattung von Bedeutung. Hinweis: Kategorie 1 und 2 ausschließlich Zuständigkeit der DB AG, Kategorie 3 Verantwortung der Länder. Können Sie die drei Stufen expliziter erläutern und was genau das für die Sachausstattung in der Praxis bedeutet, vielleicht anhand eines Beispiels? Können Sie den Vorschlag der temporären Klassifizierung der Kategorie-1- und 2-Bahnhöfe für rechtliche Kompetenzerweiterung näher erläutern?

Dann an Herrn Werner Lübberink. In Ihrer Stellungnahme erläutern Sie, dass gemeinsame operative Ansätze an der Bereitschaft und den Möglichkeiten der Kommunen scheitern. Frage ist, inwiefern?

An den Herrn Lothar Ebberts von PRO BAHN: Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, dass Fördermittel aus Modernisierungsoffensiven in Nordrhein-Westfalen vorhanden gewesen seien, es aber vielfach bei der rechtzeitigen Planung und Umsetzung vonseiten DB Station & Service gehakt habe. Inwiefern? Was waren konkret die Probleme? – Danke schön.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Die Abgeordneten aller Fraktionen haben ihre Fragen gestellt, und wir starten dann, wie angekündigt, mit der DB Sicherheit GmbH, Herrn Lübberink, der per Video zugeschaltet ist. Sie haben das Wort, um die an Sie gestellten Fragen zu beantworten, bitte schön.

**Werner Lübberink (DB Sicherheit GmbH, Regionalbereich West [per Video zugeschaltet]):** Vielen Dank. Meine Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Kollegen und Kolleginnen aus dem Sektor! Ich möchte sagen vorweg: Für uns ist das Thema „Sicherheit“ als Deutsche Bahn, weil wir den Auftrag haben, hier mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, insbesondere im Personenverkehr, von essenzieller Bedeutung. Wir haben in unserer Stellungnahme sehr deutlich beschrieben, dass wir auch insbesondere im Jahr 2021 schon On-top-Programme einmal in Höhe von 14 Millionen in Absprache mit den Aufgabenträgern und in diesem Jahr im ersten Halbjahr von 7 Millionen zusätzlich für Sicherheit in Zügen und an den Bahnhöfen einsetzen werden.



Sie hatten dann etwas gesagt, Herr Vorsitzender, was uns besonders wichtig wäre. Ich glaube, das ist ein gesamtheitliches Konzept aller Stakeholder. Sicherheit wird nicht nur in Zügen gemacht, Sicherheit wird nicht nur an den Bahnhöfen gemacht, sondern auch im Umfeld der Bahnhöfe. Deswegen ist es wichtig, dass wir hier zusammen mit allen Stakeholdern, den Kommunen, Städten, den geschätzten Kollegen von der Landes- und Bundespolizei den Schulterschluss hinkriegen. Es gibt viele Beispiele, wo wir das regelmäßig machen. Es gibt auch noch zusätzliche Verbesserungspotentiale. Aber ich glaube, dass ein gesamtheitliches Konzept absolut wichtig ist.

Wir haben in den letzten Jahren an vielen Bahnhöfen – man hat in Nordrhein-Westfalen ca. 700 Bahnhöfe – Schritt für Schritt auch Maßnahmen wie Videoanlagen und andere Maßnahmen angebracht. Aber – und das muss ich sagen – an vielen Stellen ersetzt das natürlich nicht die Kontrolle durch die entsprechenden Ordnungskräfte.

Ich würde gleich Herrn Fiedler noch mal bitten, das ist unser Leiter DB Sicherheit Nordrhein-Westfalen, und Herr Boleslawsky, Leiter Station & Service, Nordrhein-Westfalen, zu einigen Fragen noch zusätzlich Stellung zu beziehen. Aber ich glaube, es geht darum, in Absprache mit den Aufgabenträgern und dem Innen- und Verkehrsministerium und dem Verkehrsausschuss – ich grüße Herrn Nückel, der im Auditorium sitzt – weitere zusätzliche Programme zu entwickeln, um hier einfach das zu erreichen, was Sie wollten.

Zu den Tätergruppen, zu den Zuständigkeiten und auch zum Thema, wie viele Mitarbeiter hat DB Sicherheit: Wir haben dort ständig Zuwachs, wir bilden die Leute auch kontinuierlich aus. Wir glauben, dass wir natürlich in Absprache mit den Aufgabenträgern unseren DB-Sicherheitsmitarbeiterstamm auch noch ausweiten können, um hier entsprechende Wirkungen zu erreichen.

Ich würde jetzt Herrn Fiedler bitten, uns zum Thema „DB Sicherheit“ eine kurze Stellungnahme zu einigen Detailfragen noch mal zu geben. Bitte, Herr Vorsitzender, wenn Sie gestatten, dass ich das weitergebe zur vollständigen Beantwortung.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Herr Lübberink, ich bitte darum, wenn Sie das weitergeben, dass Herr Fiedler dann weitermacht.

**Henryck Fiedler (Leiter DB Sicherheit GmbH, Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]):** Guten Tag in die Runde! Mit Blick auf die DB Sicherheit ist festzustellen, dass wir innerhalb der DB AG auf intelligente Sicherheitskonzepte setzen. Das sind Maßnahmenbündel, die wir im Prinzip über verschiedene Einsatzformen realisieren. Mit Blick auf die Betrachtung der Bahnhöfe sind wir so weit unterwegs, dass wir verschiedene Deliktformen verfolgen. Dies tun wir in der Form von Präsenzkräften auf den Bahnhöfen, also regelmäßige Präsenzen mit einer Vielzahl von Bahnhöfen hier in NRW über 24/7 Stunden.

Dann haben wir weitere Deliktsformen, denen wir entgegentreten über spezialisierte Einsatzformen. Das sind Einsatzteams, die letztlich so organisiert sind, lagebezogen, diese Delikte zu verfolgen, dort auch Schwerpunktmaßnahmen durchzuführen, dies auch unter anderem in Abstimmung mit den Ordnungspartnern, hier im Besonderen

mit der Bundespolizei. Wir haben Kräfte, die speziell auf Veranstaltungslagen ausgerichtet sind, die dann im Bereich des Fußballfanreiseverkehrs für Sicherheit sorgen.

Und letztlich, wie wird das Ganze alles gesteuert bei uns? Wir haben eine überregionale Lage- und Einsatzzentrale. Diese Lage- und Einsatzzentralen gibt es in unseren sechs Regionen. Dort ist eine Vernetzung sichergestellt mit den Sicherheitspartnern, mit den einzelnen Geschäftsfeldern, sodass wir auch jederzeit in der Lage sind, lagebedingt Kräfte zu verschieben.

Was ist der Grund dahinter? Wir setzen auf intelligente Konzepte, eine Vernetzung von Einsatzmaßnahmen. Mit Blick auf die DB ist festzustellen, es gibt unterschiedliche Auftraggeber innerhalb der DB. Wir haben zum einen die Sicherheitsdienstleistungen, die durch die Konzernsicherheit für die Infrastrukturunternehmen beauftragt werden, und dann haben wir zusätzlich Leistungen, die isoliert beauftragt werden, die dann an Schwerpunkten eingesetzt werden können. Darunter fällt auch die Leistung im Bereich der Züge, die über die Aufgabenträger positioniert wird. Hier suchen wir nach Verknüpfungswegen, intelligent in Einsatzräumen Sicherheit zu gewährleisten. Es sind taktische Aspekte, die wir im Rahmen unserer Planung noch berücksichtigen, eine sogenannte Doppellagenfähigkeit herzustellen, um dann auch innerhalb einer bestimmten Reaktionszeit innerhalb NRW praktisch Kräfte vor Ort zu haben, um dort wirklichen Delikten entgegenzuwirken.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist auch noch mal das Thema „Prävention“ für uns. Wir haben vor einiger Zeit Präventionsteams initiiert. Hier sind die Teams vorbeugend aufklärend unterwegs. Das ist auch ein sehr wichtiger Aspekt. Hier gibt es auch eine enge Zusammenarbeit mit der Bundespolizei, und diesen Bereich werden wir auch weiter ausbauen.

Mit Blick auf das Thema „wie sind wir unterwegs personell?“, Wir arbeiten hier bundesweit mit 4.200 Kräften. Aktuell haben wir in NRW mit Blick auf das Thema „Zusatzbeauftragung“ zur Kontrolle der Trageverpflichtung der Mund-Nase-Bedeckungen noch mal zusätzlich bis zu 140 Kräfte täglich im Einsatz. Sie sehen, wir sind hier in der Lage, stabil die Leistung abzubilden.

Auf das Thema „Waffenverbotszone“ würde ich jetzt kurz darauf eingehen. Wir aus unserer Sicht sehen da natürlich einen Vorteil, Gefahrenpotenziale zu reduzieren. Es gibt eine Vielzahl von Übergriffen auf unsere Mitarbeiter, auch gerade kürzlich wieder. Das sind Maßnahmen, die unsere Kräfte dann im Rahmen des Hausrechtes durchführen. Die Anzahl der Übergriffe hat sich hier deutlich verstärkt. Wir haben einen Schwerpunkt hier bei uns auch in NRW, und das ist ein wichtiger Aspekt für uns auch noch mal. Zudem ist die Wirkung einer Waffenverbotszone ganz klar vor dem Hintergrund, Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens für den Reisenden, noch ein weiterer Vorteil.

Ein Aspekt ist natürlich und der liegt dann auch bei der Polizei, die Kontrolle sicherzustellen, das heißt, nur zu benennen, hier ist eine Waffenverbotszone, reicht nicht. Das Thema ist, das wissen wir alle, mit Personal und mit Ressourcen verbunden. Wirksam kann hier nur in der Form agiert werden.

Zum Thema „Personalbedarf“, das war auch noch mal eine Frage: Wie schätzen wir den Personalbedarf ein? Ich hatte gesagt, wir gehen auf das Thema „intelligente Vernetzung von Leistungen“ ein. Wir sind dort eng mit Ordnungspartnern in der Vergangenheit zusammen gewesen.

Was man sagen kann, das Thema „Corona“ hat sich natürlich auch in der Form der Zusammenarbeit in der Vergangenheit bemerkbar gemacht. Nichtsdestotrotz gibt es einen regelmäßigen Lageaustausch zu vielen Themen, dies insbesondere mit Bundespolizei in den Sicherheitsrunden, die wir durchführen, sodass wir als DB Sicherheit die Maßnahmen, die wir hier durchführen, in enger Abstimmung mit dem Ordnungspartner dort initiieren.

Der Kollege Lübberink hatte es schon gesagt: Im Hinblick darauf, wie wollen wir die Sicherheit verbessern?, setzen wir auf das Thema „Gesamtkonzeption“. Für uns ist das immer ein Maßnahmenbündel, was nicht allein über die DB sichergestellt werden kann, sondern bei dem mehrere Stakeholder an den Tisch müssen. Wir haben hier den Bahnhof. Wir können diesen Bahnhof aus unserer Sicht nicht autark betrachten, sondern hier ist eine Betrachtung des Umfeldes erforderlich. Ich denke, wir sprechen hier von Verdrängungsthemen, und diese Effekte müssen natürlich berücksichtigt werden. Das kann man in der Form nur, wenn wir alle Stakeholder an einen Tisch holen, um dort auch geeignete Maßnahmen durchzuführen.

In dem Zuge bin ich schon bei dem Thema, wie viel Kräfte bräuchten wir letztlich noch, um mehr Verkehrsstationen zu sichern? Letztlich müsste man bei diesem Thema das Thema „Quartiersaufsicht“ betrachten. Wir hatten auch eingebracht, wie wir diese Thematik sehen. Da wäre ein Element die Sicherheit, ein weiteres Element ist das Thema „Technik und Service“. Eine direkte Verknüpfung von Technik und Service mit Sicherheit sehen wir aus unserer Sicht jetzt nicht. Was man jedoch sagen kann, ist, dass unsere Kräfte bereits jetzt in großem Umfang auch in Servicedienste mit eingebunden sind in Form von Auskünften, Hilfeleistungen etc.. Dort ist jedoch eine direkte Kopplung dieser Leistung in Form dieser Kümmererfunktion aus unserer Sicht nicht zuträglich. Zudem muss dort auch geklärt werden, in welchen zeitlichen Lagen jetzt wer vor Ort ist.

Das sind letztlich die Themen. Ich würde auch an der Stelle; Herr Vorsitzender, wenn es möglich ist, noch mal an meinen Kollegen, Herrn Boleslawsky, übergeben, der die DB Station & Service hier vertritt.

**Werner Lübberink (DB Sicherheit GmbH, Regionalbereich West [per Video zugeschaltet]):** Das sollte ich sowieso sagen, wenn ich hier, Herr Vorsitzender, noch mal ganz kurz koordinieren darf. Herr Boleslawsky, für uns wäre auch wichtig zu wissen, die Frage war ja nach der Kategorien der Bahnhöfe und vor allen Dingen das Thema der Schnittstellen und auch der Ordnungspartnerschaften, Herr Boleslawsky. Wenn Sie uns da noch mal etwas zu sagen könnten.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Ja, das ist sehr gut. Sie haben das Wort.

**Stephan Boleslawsky (DB Station & Service AG [per Video zugeschaltet]):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Mitglieder des Innenausschusses! Sehr geehrte Kollegen! Vielen Dank. Ich würde vielleicht noch mal auf das Thema der Bahnhofsaufsichten eingehen wollen. Nach allen uns bekannten Studien und Untersuchungen ist es eindeutig, dass zusätzliches Personal, zusätzliche personelle Präsenz dazu führen, dass das subjektive Sicherheitsempfinden steigt. Von daher stehen wir diesem Ansatz, der Idee, grundsätzlich positiv gegenüber.

Herr Kollege Fiedler hatte es auch schon angesprochen: Wir sehen im Wesentlichen drei Elemente, nämlich das Thema „Sicherheit“, das Thema „Service“ und das Thema einer Hausmeister- und Kümmererfunktion. Wir haben einen Piloten des zweiten Arbeitsmarktes in den letzten beiden Jahren durchgeführt, unter anderem bei uns in Wanne-Eickel, und dort wurden die Ergebnisse bestätigt. Wir haben positive Entwicklungen in den Kundenbefragungen, in der Kundenwahrnehmung, in den Bereichen Sicherheit tagsüber und auch in der Wahrnehmung des Kunden hinsichtlich des Erscheinungsbildes. Bei dem Thema „Sauberkeit“ ist es eine stabile Seitwärtsbewegung. Von daher begrüßen wir den Ansatz, glauben aber fest daran, dass der Bahnhof als Bestandteil eines Quartiers genau in diesem zu sehen ist und hier ein ganzheitlicher Ansatz einer Quartiersaufsicht weiterverfolgt werden sollte.

Da ist es in einem weiteren Schritt dann ganz wichtig, im Weiteren eine Konzeption zu überlegen, wie man die Aufgaben sauber zuschneidet, wobei Sicherheit eher von den Themen „Service und Kümmerer“ zu trennen ist. Dann steht sicherlich eine Fragestellung im Raum: Wann passieren Straftaten, eher in den nächtlichen oder späten Abendstunden? Wie sehen dann Besetzungszeiten aus? Das wäre sicherlich in Konzepten weiter zu erarbeiten, sodass diese tragfähig werden.

Zum Thema „Zuständigkeiten“: Aus infrastruktureller Sicht gibt es ehrlicherweise nicht die Antwort auf die Zuständigkeiten: Wer ist für welchen Teil der Infrastruktur verantwortlich, wer ist der Eigentümer? Das ist sehr unterschiedlich. Das geht los, dass Station & Service für die gesamte Bahnhöfe inklusive Bahnhofsvorplatz verantwortlich ist. Es gibt aber auch viele andere Eigentümer, Private oder Kommunen. Viele Plätze sind im Besitz von Kommunen, viele Empfangsgebäude sind veräußert, sodass die Eigentums- und auch die Zuständigkeitsverhältnisse damit teilweise – ich will es nicht unübersichtlich nennen –, aber schon komplexer sind und vor allen Dingen für einen Reisenden oder für unsere Reisenden in keinster Weise nachvollziehbar sind – sie müssen sie auch nicht nachvollziehen, sondern die Reisenden, unsere Kunden sehen die Bahnhöfe und unterteilen nicht die einzelnen Zuständigkeiten.

Umso mehr ist es die Herausforderung, alle Stakeholder, alle Eigentümer an einen Tisch zu holen und hier ein koordiniertes und abgestimmtes Vorgehen entsprechend an den Tag zu legen.

Zum Thema „Ordnungspartnerschaften“. Wir haben insgesamt 15 Ordnungspartnerschaften, die aktiv sind. Wir halten das Instrumentarium für ein wirklich gutes Instrumentarium. Wir merken allerdings – das war auch eine Frage aus dem Plenum –: Woran scheitert es denn manchmal? Wir kommen häufig an die Grenzen der Ordnungspartnerschaften, wenn es darum geht, wie streifen wir innerhalb und außerhalb unserer Bahnhofsareale, stehen personelle Kapazitäten auch bei den Kommunen – wir

Innenausschuss

97. Sitzung (öffentlich)

sprechen auch mit den Bürgern sprechen – zur Verfügung? Da hapert es. Wir glauben, dass hier mitunter bei den Kommunen die Mittel teilweise nicht zur Verfügung stehen, um gesamthafte Konzepte gemeinsam auf den Weg zu bringen. – Das noch mal zu den drei Punkten ergänzend.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Das waren auch sehr ausführliche Antworten. Ich weise nur darauf hin, dass unsere Zeit begrenzt ist, aber das war sicherlich noch mal jetzt ein wichtiger großer Partner. – Jetzt kommen wir zum VRR, Herr José Luis Castrillo, Sie haben das Wort, bitte schön.

**José Luis Castrillo (Vorstand Verkehrsverbund Rhein-Ruhr [VRR] [per Video zugeschaltet]):** Vielen Dank. Lieber Vorsitzender! Liebe MitgliederInnen des Innenausschusses! Uns freut es sehr, dass wir als Nahverkehrsbranche auch mal im Innenausschuss gehört werden zu einem wirklich für uns auch zentralen Thema. Wir können im Grunde die in den Anträgen beschriebene Ausgangssituation so bestätigen. Für uns ist es wirklich ein zentrales Thema. Verkehrswende heißt für uns Angebotserweiterung, Angebotserweiterung. Angebotserweiterungen bedeuten auch, dass der Bereich Sicherheit für unsere Kunden ganz vorne steht. Wir haben Ihnen beigelegt das NRW-Kundenbarometer, da können Sie aus den Daten erkennen, wie wichtig das für die Kunden ist.

Herr Wagner, Sie hatten mich vorhin nicht angesprochen wegen den Zielgruppen, aber ich denke, ich darf trotzdem auch auf die verschiedenen Personen kurz eingehen. Ich würde auch versuchen, gar nicht ... Da gibt es Profis heute zum Thema „Sicherheit“, wobei ich mich auch freue, dass wir das Landeskompetenzcenter Sicherheit, im VRR angesiedelt, haben, was vom Verkehrsministerium auch finanziert wird. Wir beschäftigen uns schon sehr intensiv mit diesen Themen, auch gerade Coronalagen waren für uns große Herausforderungen.

Zur Zielgruppe kann ich sagen, dass wir gerade bei weiblichen Kunden zu Abendstunden und im ländlichen Raum in der Kombination besonders große Herausforderungen haben. Wir haben immer im Augenmerk die großen Bahnhöfe, die auch Handlungsbedarf haben. Aber wir müssen die Verkehrswende letztendlich auch im ländlichen Raum betrachten und auch im Freizeitbereich. Das sind wesentliche Faktoren, die man mit hier betrachten wird.

Ergänzend kann ich nur noch mal bestärken, Verkehrswende macht es notwendig, auch den Bereich Sicherheit im Auge zu behalten und die Initiativen, die wir heute schon machen, zu ergänzen. Vom Zielbild – ich will es jetzt mal ein bisschen launig formulieren: Was wir schaffen müssen, ist, dass wir Bund, Land, Kommunen insgesamt von dem Zielbild wegkommen – ich sage jetzt mal – Fokus ein Bahnhof, wie sieht der aus, ein buntes Einkaufszentrum? Ich komme selber aus dem Süddeutschen, kann man nicht so erkennen, aber Bretzel-Hotspots und Displays im ländlichen Raum, die, ich weiß nicht, ob Sie den neuen Nadeldrucker kennen an Displayqualitäten, Tonakustik, das sind alles Faktoren, die aber auch eine Rolle spielen für das Thema „Sicherheit“, Wohlfühlen, das ist ein subjektiver Bereich.

Wir müssen es wirklich schaffen, es wurde vorhin von den DB-Leuten angesprochen, wir müssen einen Stadtraumbahnhof schaffen mit langfristigem Zielbild aller Akteure. Das ist das, was die FDP vorhin gesagt hat: Die Zuständigkeiten sind da. Aber die Vernetzung dieser Zuständigkeit muss man weiter ausbauen, nicht außerhalb der Strukturen Lösungen schaffen, sondern innerhalb der Strukturen. Die Entscheidung der neuen Bundesregierung, DB-Netz und DB Station anders in der Zielausrichtung zu machen, ist, glaube ich, sinnvoller, als Strukturdebatten zu führen, die gegebenenfalls fünf Jahre dauern und wir fünf Jahre die Verkehrswende nicht voranbringen.

Also das betrifft, wie gesagt, den Stadtraumbahnhof, und das gilt natürlich auch für das Thema „Haltestellen“. Ganz konkret noch mal die Punkte im Gesamtbild: Ich versuche ein politisches Zielbild, dazu komme ich gleich ... Im Innenausschuss beschäftigen Sie sich sehr fokussiert mit dem Thema „Sicherheit“. Die Bebauung birgt Barrierefreiheit. Aber auch Geld zu haben, ist ästhetische Betrachtung. Das muss möglich sein.

Meine Heimatstadt ist Düsseldorf. Wenn Sie die Haltestelle Wehrhahn betrachten, dann fahren da übrigens ganz viele Autos dran vorbei. Ich weiß nicht, ob dieses Wohlgefühl – Verkehrswende heißt ja, neue Kunden zu gewinnen, da müssen wir einfach weiterarbeiten, aber auch die Wege dahin, das ist mehrmals angesprochen worden auch in Ihren Anträgen: Wir müssen die Zuständigkeiten auch bei der Beleuchtung, die Wege zu der Haltestelle hinbekommen.

Wenn wir dann weiterspinnen, müssen wir das Thema „Kundeninformation und Service“ einfach viel größer schreiben. Das sind sicherlich Faktoren, die auch Geld benötigen.

Das Thema „Sicherheitseinrichtungen“ ist angesprochen worden. Wir haben immer in dem Dialog ... Wir sind dankbar, dass die Bundespolizei mehr Kapazitäten bekommt, das ist spürbar gewesen. Sicherlich gab es auch Themen in den letzten Jahren – das Thema „Grenzsicherung“ war auch ein Thema, das wurde abgezogen. Das darf uns nicht noch mal passieren. Wir brauchen da mehr Kapazitäten, damit wir im Grunde auch in die Fläche kommen, dass die Bundespolizei auch in der Fläche eine höhere Präsenz hat. Das ist kein Vorwurf an die Bundespolizei, sondern das hat einfach was mit Kapazitäten zu tun. Wir sind da im engen Austausch. Wir haben über unsere Institution Landesarbeitskreis NRW auch einen engen Austausch zu den verschiedenen Institutionen und arbeiten auch eng zusammen.

Das Thema „Videos“ ist mehrmals angesprochen worden. Es gibt ein 10-Millionen-Programm des Landes, das einfach weiterführen, ausbauen, kann man. Herr Lürbke, Sie haben es beschrieben: Was wird mit den Videos dann eigentlich gemacht? Wie sind sie nutzbar? Es ist nicht so, dass ein Opfer sich direkt nach zwei Stunden bei einem meldet. Manchmal, auch gerade bei schwierigen Sachen, wie zum Beispiel sexueller Belästigung, kann es auch mal Tage dauern, dass man sich mit jemandem bespricht etc. Also hier, wie gesagt, immer unter dem Gesichtspunkt Datenschutz, das ist ein hohes Gut in Deutschland.

Aber was das Thema „Löschkonzepte“ etc., Verfügbarkeit dieser Daten angeht, müssen wir, glaube ich, auch schon weiter dran arbeiten, politisch das Machbare zu

gestalten, den Rahmen festzulegen, in Pilotprojekte reinzugehen. Die Technik, das kann man definitiv sagen, kann mehr, als wie wir sie heute im Grunde nutzen. Das sind nicht nur Zuständigkeiten, sondern die Regelprozesse auch dahinter.

Das Thema „Sicherheitskräfte“ an sich – die DB hat es beschrieben – ist auf einem guten Weg, das weiter auszubauen. Das können wir auch bestätigen. Wir haben gemeinsame Projekte mit dem Verfügungsdienst, die sich auch flexibel in den Fahrzeugen bewegen. Ich glaube, das ist auch ein wichtiger Aspekt. Eventbezogen müssen wir einfach auch auf die Lage reagieren. Das ist natürlich auch bei angespannten Personalkapazitäten immer ein Thema.

Ich würde mich freuen, wenn wir ein gemeinsames Zielbild zur Europameisterschaft, die in unserem Bundesland auch an vielen Stellen stattfinden wird, hinbekommen, dass wir sagen: Da haben wieder so ein Bild, ein Ziel, da wollen wir hinarbeiten, sodass wir da alle Akteure noch viel stärker zusammen bekommen, um da eine Initiative zu starten.

Das, wie gesagt, in kurzen Zügen. Ich gucke noch mal ganz kurz – an vielen Stellen sind wir nicht angesprochen worden –, Herr Lürbke, wie gesagt, nicht neue Strukturen, sondern weitere Personalkapazitäten und stärkere Vernetzung weiter ausbauen. Herr Wagner, weibliche Zielgruppen. – Damit vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Wir haben zu danken, Herr Castrillo. – Und jetzt bitte ich Herrn Luther Ebbers um seine Beantwortung.

**Lothar Ebbers (Pressesprecher Fahrgastverband PROBAHN, Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V. [per Video zugeschaltet]):** Guten Tag! Wir haben in unserer Stellungnahme weniger diesen reinen für den Innenausschuss sehr relevanten Sicherheitsaspekt, Kriminologie, soziale Strukturen usw. aufgegriffen, weil wir auch üblicherweise den Verkehrsausschuss verfolgen.

Das Thema ist die bauliche Gestaltung von Bahnhöfen. Wie ich in der Stellungnahme erläutert habe, sind die Bahnhöfe überwiegend zwischen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in heutiger Form erst einmal gebaut worden. Danach sind sie umgebaut worden, weil sich Funktionen geändert haben, aber teilweise bestand der Umbau eher aus Rückbau einzelner Anlagen und nicht darin, in Richtung neue Konzepte zu bauen.

Wir halten es für die Verkehrswende für notwendig, dass die Bahnhöfe, nicht nur das Netz, sondern auch die Bahnhöfe für die Verkehrswende ausreichend gestaltet werden, besser gut gestaltet werden, ausreichend würde nicht ausreichen. Bahnhöfe müssen Wohlfühlorte sein. Ich bin sehr häufig in den benachbarten Niederlanden. Dort sind sämtliche großen Bahnhöfe, Sie können die größten 15 Bahnhöfe nehmen, in den letzten 15 Jahren umgebaut, teilweise neu gebaut worden, auch auf Zuwachs hin.

Wenn ich mir angucke, was bei uns passiert ist, das Negativbeispiel habe ich erwähnt: Der Schnellumbau in Essen zur Kulturhauptstadt 2010 hat die Kapazitäten eher noch verringert, indem Wege noch enger, noch unübersichtlicher gemacht worden sind. Der Bahnhof ist wirklich nicht für eine Verdopplung der Verkehrsströme geeignet. Das ist

dort gar nicht abzuwickeln. Wir müssen bei den großen Bahnhöfen schauen, inwiefern die auch für die gesteigerten Verkehrsmengen, die wir anpeilen, ausreichend sind. Das gilt für fast alle Hauptbahnhöfe. Da sind die Engpässe an jeder Station etwas unterschiedlich, aber das ist ein Problem.

Bei den kleineren und mittleren Stationen haben wir eher Probleme in der sozialen Akzeptanz dieser Bahnhöfe, weil einfach das Thema „soziale Kontrolle“ ziemlich kleingeschrieben wird. Am grässlichsten ist es, wenn ich erlebe – und ich wohne nun mal an der aus Ausbaustrecke 46/1, also Oberhausen, Emmerich Grenze. Dort werden fast alle Stationen neu gebaut. Wenn sie neu gebaut werden nach einem Konzept Mindeststandard, bessere Mauselöcher-Unterführung 2,50 m Höhe, 4 m Breite, dann wissen Sie, das ist nicht der Wohlfühlort der Zukunft. Wenn dann auch noch die Zugänge so gestaltet werden, dass Sie weder in diese Unterführung reingucken können von außerhalb – erst wenn Sie unten drin sind, sehen Sie das – noch auf der anderen Seite durchschauen können, dann wissen Sie: Das sind die Angsträume der Zukunft. So kann nicht gebaut werden.

Ich habe Ihnen die Beispiele genannt, dass wir uns in dem Verfahren dagegen ausgesprochen haben. Sie sind dann nach dem jetzigen Regelwerk abgeschmettert worden, selbst vorm Bundesverwaltungsgericht. Beim Beispiel der Stadt Voerde, die wirklich auf Transparenz und Sozialkontrolle hingewiesen hat, ist im veröffentlichten Gerichtsurteil mit keinem Wort erwähnt worden, dass das ein Belang wäre, höchstens mal eine völlig unzumutbare städtebauliche Gestaltung. Da hätte die Gemeinde dann Einspruchsrechte.

Tut mir leid, aber so macht sich die Bahn nicht zum Verkehrsmittel der Zukunft. Ich bekomme selbst an meiner Station einen neuen Bahnhof, der ist von außen nach jetziger Planung überhaupt nicht einsichtbar, auf der einen Seite wird die Lärmschutzwand 4 m hoch sein, auf der gegenüberliegenden Seite 6 m hoch. Das ist ein Bunkerbahnhof, das kann man heute schon sagen. Da wird auch ein nachträgliches Gestalten noch schwierig werden.

Wir fordern, dass das Regelwerk der Bahn auch solche Dinge wie optimale, transparente Wegeführung, also auch keine Umwegeführung für die Fahrgäste, berücksichtigt. Aber vor allen Dingen gehören eine gute Einsichtbarkeit, eine soziale Kontrolle durch diese Transparenz in das Regelwerk hinein und müssen bei Neu- und Umbauplanung tatsächlich auch verfolgt werden.

Das andere, wie ich sagte, ist die ausreichende Kapazität, die wir für die Zukunft brauchen. Wir haben die Modernisierungsoffensiven, wir sind inzwischen bei der MOF 3 in NRW, verfolgt. Es hat bei jeder dieser MOF deutliche Verzögerung gegeben. Das lag nie daran, dass Geldtöpfe leer waren, sondern immer daran, dass keine baureifen Planungen da waren. Man hat sich dann zum Teil dadurch beholfen, indem Nachrückerprojekte eingeführt wurden und diese Nachrückerprojekte dann drankamen.

Aber man ist heute, glaube ich, bei dem MOF 1 noch gar nicht mit sämtlichen Stationen durch. Wir sind inzwischen bei der MOF 3. Es fehlten meistens baureife Planungen, auch weil DB Station & Service nicht mehr in großen Teilen selbst plant, sondern das an Gutachterbüros vergibt, diese Büros aber vielfach fachlich auch nicht ganz so



optimale Ergebnisse liefern und es deshalb in mehreren Optimierungsschleifen ziemlich lange dauert, bis wirklich eine baureife Planung umgesetzt werden kann. Da muss noch mal deutlich beschleunigt werden.

Aber wir wissen genau wie auch im Bereich der Netzplanungen, dass die Kapazitäten sowohl für die Planungen als auch für die Umbaumaßnahmen inzwischen begrenzt sind und wir deshalb da noch Jahrzehnte brauchen. Nur unsere Angst ist – und die Ergebnisse bei einigen Stationen der MOF 1 zeigen das –, dass, wenn einmal alle Bahnhöfe durchmodernisiert sind, man wieder vorne anfangen kann, weil die ersten Bahnhöfe schon längst wieder in einen nicht mehr zumutbaren Status zurückgefallen sind. Die Stationsberichte des VRR zeigen schon bei einigen Stationen in diese Richtung. Deshalb halten wir es für sehr wichtig, diese städtebaulichen Kriterien, die dazu gehören, deutlich zu verfolgen, damit das auch eine nachhaltige Modernisierung zukünftig sein wird.

Das Thema „Lärmschutz“: Ich kenne das, bin nicht nur Nutzer des Bahnhofs bei uns, sondern auch Anlieger der Strecke, 140 m Abstand. Da hört man doch schon einiges bei einer Güterzugstrecke. Aber da hilft es nicht, da wirklich nur Betonwände dahinzustellen und zu hoffen, dass es leise ist. Das ist dann teilweise städtebaulich schon eine Katastrophe. Damit werden wir die Verkehrswende nicht hinbekommen.

Deshalb unser Appell an der Stelle – da kann NRW gerne vorangehen –, dass man das Regelwerk gerade für die Bahnhöfe so ändert, dass die Bahnhöfe in Zukunft auch nur annähernd Wohlfühlorte sind und nicht nach dem Motto, schnell weg da. Das wird einfach sonst nicht klappen. – Danke.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Jetzt hat Frau Dr. Schröder vom Landeskriminalamt Niedersachsen das Wort, bitte schön, Frau Schröder.

**Dr. Anke Schröder (Landeskriminalamt Niedersachsen, Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit [per Video zugeschaltet]):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank für die Möglichkeit, das Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit aus dem Landeskriminalamt Niedersachsen an dieser Stelle noch einmal etwas genauer vorzustellen. Alle Themen, die angesprochen wurden, beschäftigen uns auch seit dem Jahr 2017, in dem wir im Landeskriminalamt Niedersachsen nach einem Forschungsprojekt das Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit eingerichtet haben, um genau die Punkte zu adressieren, die hier in der Runde schon gefallen sind.

Zur ersten Frage, die auch an mich gerichtet wurde: Wo liegen Handlungsbedarfe zur Sicherheit und zum Sicherheitsgefühl, insbesondere bezogen auf Bahnhöfe? Ich bin eher diejenige, die für den allgemeinen öffentlichen Raum zuständig ist. Aber es gilt in dem Zusammenhang auch für Bahnhöfe. Aus meiner Sicht ist es sehr wesentlich, dass man eine differenzierte Betrachtung von Angst um Gefahrenorten vornimmt, dass man subjektive und objektive Sicherheit klar voneinander trennt. Denn die Handlungsempfehlungen, die daraus erwachsen, sind unterschiedlicher Art und betreffen auch unterschiedliche Akteure, die dafür zuständig sind.

Der weitere Punkt ist eine Herausforderung, dass man sicherheitsrelevante Aspekte, die es in vielfacher Form aus dem nationalen und internationalen Kontext gibt, in Planungsprozesse einbringt. Herr Ebbers hatte schon darauf hingewiesen, welche Bedeutung baulich-räumliche Strukturen für das Sicherheitsempfinden haben. Wir wissen, dass die baulich-räumlichen Aspekte sehr stark korrelieren mit dem Sicherheitsempfinden im Wohnumfeld, sehr viel stärker noch als die sozialen Aspekte, was wir herausgearbeitet haben.

Es geht darum, Vermeidungsverhalten zu verhindern. Wie verhindert man Vermeidungsverhalten? Indem Orte geschaffen werden, die für unterschiedliche Lebensformen und -phasen geschaffen werden, sodass ein möglichst reibungsloses und ein gutes Miteinander in Bahnhöfen und auch im Wohnumfeld möglich ist. Was das bedeutet, heißt, den Blick zu richten auf unterschiedliche Lebensformen und -phasen und auch dort insbesondere die vulnerablen Gruppen mit ins Auge zu nehmen. Wir sind immer stark darauf ausgerichtet zu sagen, dass wir uns an Menschen orientieren, die nicht besonders mobil sind, die aufgrund einer Vulnerabilität auf Unterstützung für die Bewältigung der Verkehrsbeziehungen angewiesen sind, also den Blick nicht auf Verkehrssituationen richten, sondern auf Fuß- und Radwegeverbindungen. Wir sind darauf angeregt ausgerichtet zu sagen, die Stadt der kurzen Wege und Verbindungen herzustellen.

Eine Frage war weiterhin, einen Werkzeugkasten zu schildern, den zum Thema „SiBa“ übernehmen sicherlich Herr Lukas und Herr Frevel. Ich kann nur darauf hinweisen, dass wir ebenfalls einen Werkzeugkasten entwickelt haben in unserem Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit, in dem es darum geht, verschiedene Akteure vor Ort im kleinräumigen Kontext miteinander ins Gespräch zu bringen. Wir nennen das das sogenannte „Walk around your Hood“. Dort versuchen wir, jene vor Ort zuständigen Akteure über einen gemeinsamen Rundgang zu sensibilisieren auf sicherheitsrelevante Aspekte und haben dafür einen Kriterienkatalog entwickelt mit Leitfragen, den man gemeinsam diskutieren kann.

Das Charmante an der Methode ist, dass die Personen aus ihrer Expertenrolle eine bestimmte Nutzungsperspektive übernehmen. Beispielsweise wäre die DB Sicherheit aufgefordert, sich in die Situation einer älteren Dame mit Rollator zu versetzen und zu versuchen, diesen Weg beispielsweise von einem Bahnsteig zum anderen Bahnsteig in kürzester Zeit und ohne Hindernisse zu überbrücken. Oder ein Wohnungsunternehmer ist aufgefordert, in die Rolle einer jungen Frau zu schlüpfen, die abends mit ihrem Fahrrad aus der Diskothek nach Hause fährt, die guckt, wo sie ihr Fahrrad abstellen kann und wie sie unter sozialer Kontrolle den Hauseingang erreichen kann.

Wenn man in diese Situation schlüpft, gelingt es sehr gut, dass man auf Augenhöhe miteinander diskutiert und unsichere Orte feststellt, die man vielleicht aus der Expertensicht sonst so nicht hat. Dieser Methodenkoffer mit dieser einen Methode ist etwas, den wir, weil wir diese Problematiken, die Sie gerade im Innenausschuss diskutieren, kennen, entwickelt haben und auch gerne zur Verfügung stellen.

Wir sind auf den kleinräumigen Kontext ausgerichtet. Eine Frage von Frau Schäffer, die an Herrn Lukas und mich gerichtet wurde: Die quartiersbezogenen Sicherheitskonzepte sind wesentlich, weil es im räumlichen Kontext auf die lokale Situation ankommt.

Es ist ein Unterschied, ob Sie in einem dicht besiedelten Mehrfamilienhausgebiet arbeiten oder ob Sie in einem Reihenhausbau Ihre Sicherheitsaspekte unterbringen wollen. Dort kommt es auf jeden Fall darauf an, dass man die sicherheitszuständigen Akteure ... Das können VerantwortungsträgerInnen sein, die Frage danach, in erster Linie ist es selbstverständlich Polizei, selbstverständlich sind es Wohnungsunternehmen, es können aber auch die Freiraumplanenden sein oder aber auch die Personen vom ÖPNV. Das kommt auf die Fragestellung an.

Wir als Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit – ich habe mal Zahlen rausgesucht –, seit November 2017 sind wir in 130 Beratungen involviert gewesen in Niedersachsen, wir haben 70 Audits im Rahmen der Auditierung Sichereres Wohnen, der Sicherheitspartnerschaft im Städtebau Niedersachsen, durchgeführt, wir haben 50 Vorträge dazu gehalten, 30 Veröffentlichungen dazu entwickelt und sind in fünf Netzwerken aktiv. Das hat damit zu tun, dass wissenschaftliche Erkenntnisse, die wir in Forschungsprojekten generieren, auf jeden Fall so aufbereitet werden, dass sie für die Polizei in der Institution, in der ich arbeite, nutzbar sind.

An dieser Schnittstelle ist es besonders wichtig, jemanden zu implementieren, der unterschiedliche Sprachen spricht, unterschiedliche Disziplinen zueinander bringt und dann möglicherweise sowohl Technik als auch soziale und geisteswissenschaftliche Anforderungen in die Praxis der jeweiligen Akteure überbringt.

Die Anreize für die Kommunen, die Aufgaben der Kommunen, die größten Hindernisse: Ich glaube, die größten Hindernisse – da kommt es ganz darauf an, ob es sich um Neubau- oder Umbauprojekte handelt im öffentlichen Raum. Die größten Hindernisse sind im Moment unsere bürokratischen Vorgaben für Bauprozesse. Es sind die unglaublich langen Antragsphasen und Umsetzungsphasen, und es sind die hohen Kosten, die im Moment bei der Errichtung von Neubau gefordert sind. Das macht es im Moment ein bisschen schwierig, sicherheitsrelevante Aspekte als zusätzlichen Faktor zu implementieren.

Uns müsste es gelingen, es über Anreize herzustellen oder aber in Planungsprozessen zu sagen, vom Anfang der Planung bis zum Schluss sollten die Sicherheitsaspekte auch implementiert werden. Dazu haben wir ebenfalls eine Übersicht erschaffen, wo ein Planungsprozess denn beginnt, und er beginnt schon in der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzeptes. Schon dort sollten sicherheitsrelevante Aspekte formuliert sein, sodass sie dann auch in den später folgenden Wettbewerben oder bei der Vergabe an Investoren in die Konzeptvergabe eingefordert werden können. Im Moment sind die noch an keiner Stelle verankert.

Sie hatten danach gefragt, warum die Ansiedlung eines Kompetenzzentrums Urbane Sicherheit in unseren Stellungnahmen sehr unterschiedlich diskutiert wird. Ich habe Argumente aufgelistet, warum es notwendig ist, sie in der Polizei unterzubringen. Das hängt damit zusammen, dass die Polizei als Träger öffentlicher Belange formal in Bauplanungsverfahren eingebunden wird. Hier hätte man die Möglichkeit, in der Polizei, aus der Polizei heraus diese Belange in den Planungsprozess einzubringen. Das kann leider kein Kriminalpräventiver Rat und auch keine Universität. Das wäre ein Argument pro Einrichtung der Institution in einer Polizei.

Genauso kann die Polizei kleinräumige Lagebilder erstellen aus ihrem Datenpool. Das ist auch etwas, was ausschließlich in der Polizei stattfinden kann, denn erstens ist der Zugriff dort gewährt, und zweitens ist die Interpretation der Daten dort auch möglich, weil wir nicht mit einem täterorientierten, sondern mit einem ortsorientierten Blick agieren. Wir schauen uns den Ort an, warum es dort möglich ist, Fahnen wieder zu entwinden oder einen PKW aufzubrechen, wie auch immer.

Ein dritter Aspekt ist die hohe Verlässlichkeit durch die klaren regionalen Strukturen, auch mit personellen Ressourcenhinterlegungen und der originären Aufgabe der Gefahrenabwehr und somit auch der Kriminalprävention.

Warum die Forschung gestärkt werden sollte – ich hatte es eben einmal angeregt –, weil neue innovative Ideen in der Regel aus der Forschung kommen und weil mittlerweile die Forschung auch die Aufgabe hat der Übersetzungsleistung. Das Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit ist auch dafür da, Resilienzforschung zu betreiben. Sie meinen gar nicht, wie kompliziert es ist, technische Lösungen, die Sie sicher in Ihren Konzepten auch schon vorbereitet haben, in die Fläche zu bringen und auch dort datenschutzrechtliche und Akzeptanzgründe zu finden, gerade beim Thema „Videoüberwachung“. Da gehört es sicherlich aus der Forschung auch an Schnittstellen, die dafür sorgen, dass Informationen auch aus den Kommunen an Forschungsbedarf in Technik, in sozial- und geisteswissenschaftliche Betrachtung übertragen werden. Diese Positionen, stellen wir fest, werden in der letzten Zeit immer häufiger.

Anreize könnten auch geschaffen werden. Wir stellen immer fest, dass wir erst gerufen werden, wenn der Raum zum Problemraum wird, entweder wenn er vermieden wird, weil sich niemand mehr aufhält, oder aber sich Gruppen aufhalten, die einen Raum dominieren. Unser Hinweis an dieser Stelle ist häufig, dass wir eine sogenannte Phase 10 in einem Bebauungsverfahren einplanen, die nach Abschluss der Maßnahmen noch Ressourcen zur Verfügung erhält, dass man einen Raum hinterher mit investiven Mitteln noch mal belegen kann, um Anpassungsmaßnahmen durchzuführen.

Das ist im Moment nicht vorgesehen. Das wäre aber eine sehr reizvolle Aufgabe, weil Räume auf hundert Jahre ausgerichtet sind und sich die Gesellschaft sehr dynamisch verändert. Es kann also sein, dass der gute, sichere wunschgemäß genutzte Raum im nächsten Jahr von einer Gruppe dominiert wird, und dann bräuchte man in einer Zusammenarbeit nicht nur soziale Hinweise auf Veränderungen, sondern auch möglicherweise Mittel für eine bauliche Neukonzeption.

Ich würde an dieser Stelle darum bitten, die sichtbare Videoüberwachung differenziert zu betrachten. Sie kann in Bahnhöfen ein ganz anderes Sicherheitsempfinden auslösen als beispielsweise im öffentlichen Raum. An der Stelle der Primärprävention ist sie dann sinnvoll, wenn es zu einer schnellen Intervention kommt und nicht erst hinterher nur zur Aufklärung der Fälle eingesetzt wird, sondern wenn es möglich ist, in einer Gefahrensituation auch einen Hilferuf abzuschicken. Im öffentlichen Raum wissen wir durch zahlreiche Untersuchungen, dass der zu starke Einsatz von Videoüberwachung das Sicherheitsempfinden der Leute überhaupt nicht positiv beeinflusst, sondern eher im Gegenteil. So ist es auch mit zu viel Polizei auf der Straße beispielsweise. Es gibt immer einen Punkt, in dem es sich dann ins Negative wandelt.

Aber Videoüberwachung kann an bestimmten Orten natürlich sehr sinnvoll sein. Unter den genannten Umständen ist dies aber nicht die einzige Maßnahme, sie müsste noch begleitet werden mit weiteren Maßnahmenanlaufpunkten, an denen Hilfe geholt werden kann, und das wissen Sie im Bahnhofsbereich sicherlich besser als ich. Im Wohnumfeld ist damit eher sparsam umzugehen.

Baulich-räumliche Aspekte im öffentlichen Raum, was sind sichere Aspekte? Dazu haben wir – ich halte es jetzt einfach mal in die Kamera, ich hoffe, Sie können das sehen – eine Handreichung entwickelt, die da heißt „Sichere Räume“. „Sichere Räume“ haben wir unterteilt in drei Dimensionen, nämlich die Erhöhung des Schutzes durch städtebauliche architektonische Gestaltung und technische Ausstattung. Wir haben aber auch die Erhöhung des Schutzes durch das Management mit in den Fokus genommen, weil Management eine sehr wesentliche Aufgabe ist. Wir haben auch den Schutz durch Nutzungsverantwortung mit übernommen, weil Sicherheit auch die Bevölkerung und die Nutzenden betrifft. Dort kann man sehr differenziert und auch gut in einem sehr ganzheitlichen Umfang die Aspekte zur Sicherheit im öffentlichen Raum zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühl aufnehmen.

Jetzt muss ich meinen Zettel noch mal wieder vorbringen, welche Fragen Sie noch gestellt haben. Das Thema der Nachnutzung, der möglichen Anpassung hatte ich erwähnt. Das Thema der Anreize: Ich glaube, über Normen und Gesetzesänderungen ist es wahrscheinlich eher schwierig, denn dort ist die Gegenwehr im Moment sehr hoch. Aber wenn man Anreize schaffen würde und Sicherheitsaspekte von vornherein berücksichtigt, dann ist das sicherlich von Vorteil.

Wie häufig wir eingebunden sind als KURBAS – ich hatte gerade erwähnt, wie viele Beratungen wir durchgeführt haben. Wir sind bekannt auch über die Sicherheitspartnerschaft im Städtebau Niedersachsen, die im Landespräventionsrat angesiedelt ist. Dort gibt es die Kooperation mit dem Landeskriminalamt Niedersachsen. Wir sind die Spinne im Netz auch für unsere polizeilichen Kollegen, weil wir versuchen, diesen Ansatz selbstverständlich zu dezentralisieren, denn in jeder Kommune, in jeder Stadt sind die Probleme unterschiedlich. Aber bei Nachfragen, insbesondere auch bei unseren methodischen Ansätzen, stehen wir zur Verfügung, um zu unterstützen.

Wir haben dadurch, dass wir in der situativen Kriminalprävention sind, mit der Frage des längerfristigen Umgangs mit Tätergruppen in diesem Bereich eher weniger zu tun. Wir unterscheiden dort ganz stark nach Delikten und Ordnungsstörungen. Das heißt, dass dort keine Tätergruppen in dem Sinne in Erscheinung treten, hier müsste man deliktspezifisch in die Betrachtung einsteigen und dort bestimmte Konsequenzen oder Maßnahmen überlegen. Wir haben keine langanhaltenden Tätergruppen in der Regel festzustellen.

Die Schnittstellenproblematik der Kooperation wurde auch mehrfach angesprochen. Auch da gibt es eine Handreichung im öffentlichen Raum. Das Problem ist meist, dass man die anderen nicht versteht und auch die Planungsebene nicht versteht. Dort haben wir Impulse für die Zusammenarbeit von Polizei, Wohnungsunternehmen und Kommunen entwickelt mit möglichen Fragen, die man stellen kann, wenn man sich in einem Planungsprozess befindet.

Ich glaube, dass ich auf die meisten Fragen eingegangen bin. Auf Rückfragen freue ich mich sehr und bedanke mich jetzt erstmal für die Möglichkeit.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Ich glaube, wir kommen gar nicht mehr zu der Chance für Rückfragen, aber vielen Dank für Ihre Stellungnahme. – Jetzt ist Herr Prof. Dr. Bernhard Frevel von der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen mit der Beantwortung dran. Bitte schön, Sie haben das Wort.

**Prof. Dr. Bernhard Frevel (Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen [per Video zugeschaltet]):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender Sieveke. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist schön, dass ich hier an dieser Veranstaltung teilnehmen kann. Was mir auffällt bei diesen Diskussionen, die wir jetzt geführt haben, ist, dass wir mit der Konzentration auf diesen Raum Bahnhöfe eine unheimliche Komplexität schaffen, die dahinter liegt, weil wir sehr heterogene Bahnhofsstrukturen haben im ländlichen Raum, im städtischen Raum die Hauptbahnhofsituationen unterschiedlich sind.

Wir haben eine heterogene Zuständigkeitsstruktur, auch das ist schon mal in den Fragen mit angesprochen worden. Kommune, Land, Landespolizei, Bundespolizei, die DB, aber auch noch verschiedene andere private Sicherheitsdienste sind mit eingebunden. Wir haben eine absolute Heterogenität in den Nutzungsstrukturen von diesen Bahnhöfen. Die Herausforderung ist es jetzt, innerhalb dieser komplexen und heterogenen Situation noch ein paar Schwerpunkte zu setzen.

Die Eingangsfrage zielt in dem Antrag von der SPD darauf: Wie kann man die Mobilitätswende gestalten? Hier haben sicherlich die Fragen rings um den öffentlichen Personenverkehr, insbesondere Bahn, einen besonderen Schwerpunkt. Hier brauchen wir eine Fragestellung, die sich auch auf die Lebensqualität, also auf die Organisierbarkeit dieser Prozesse mit bezieht.

Die Frage nach den größten Handlungsbedarfen sehe ich darin, dass wir angesichts dieser Heterogenität auch eine differenzierte Risikoanalyse für die unterschiedlichen Bahnhofs- und Haltestellenkonzepte entwickeln müssen. In unseren Studien, Sicherheitskooperation für Bus und Bahn, wurde deutlich, dass wir dringend diese Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure benötigen. Frau Schröder hat es gerade auch schon mal mit angesprochen. Sie hat auch auf die Arbeitshinweise verwiesen, weil hier deutlich wird, dass diese unterschiedlichen Akteure mit sehr unterschiedlichen Zielvorstellungen Sicherheit erst überhaupt interpretieren und dass sie dementsprechend auch unterschiedliche Sichtweisen auf die Risikobewertungen haben.

Wir haben keine objektive Sicherheitslage, sondern hier stellen wir fest, dass es sehr unterschiedliche Wirklichkeiten und Deutungen der Lage gibt. Herr Ebberts hat es schon mal angesprochen: Sein Ziel von Bahnhöfen als Wohlfühlorten bedeutet auch, dass sich hier viele Menschen aufhalten sollen und mögen, was dann aber auch zu einem erhöhten Opferangebot und zu Gelegenheitsstrukturen führt.

An diesem kleinen Beispiel kann deutlich werden, dass die Perspektiven auf die Lage sehr unterschiedlich sind. Das fand ich noch mal gerade wichtig an dem Beitrag der Kollegin Schröder. Wir brauchen, wenn wir uns mit der Sicherheit an den verschiedenen Bahnhöfen auseinandersetzen, auch immer diesen Perspektivwechsel von Polizei, Kommune, Wohnungsbaugesellschaften, BürgerInnen, Mobilitätspendlern, Schülerinnen und Schülern, diesen unterschiedlichen Altersgruppen, die in diesem Kontext dabei sind.

Auch den Verweis auf den Verkehrsbezug, das ist ja auch noch mal die Frage von Frau Schäffer gewesen, finde ich bedeutsam. Wir können Bahnhöfe nicht isoliert betrachten, sondern Bahnhöfe sind nicht nur Mobilitätshubs, sondern sie sind Orte für Gastronomie, für Einkauf, sie sind eingebunden in ein Bahnhofsumfeld, das mitunter auch ein Treffpunkt für unterschiedliche Szenen, Drogen-, Alkoholszenen, aufgrund dieser spezifischen Lage ist. Hier müssen wir mit diesem Quartiersbezug auch darauf achten, dass Maßnahmen, die in und an Bahnhöfen getroffen werden, nicht zu Verdrängungseffekten und zu Belastungen in den bewohnten oder einkaufsstraßenmäßig genutzten Räumen stattfinden.

Bei Frau Schröder – auch in der Fragestellung ist es deutlich geworden – hat auf einen Werkzeugkasten verwiesen, der SiBa-Werkzeugkasten ist angesprochen worden. Der Kollege Tim Lukas kann den noch viel besser beschreiben als ich, weil er an der Entwicklung mit beteiligt war. Diese beiden Werkzeugkästen zeigen eigentlich, dass wir schon durch die Forschung der letzten Jahre ein gerütteltes Maß an Knowing haben. Wir wissen über verschiedene Problemlagen, wir wissen über verschiedene Ansatzpunkte im baulichen, im technischen, im personalen Bereich für diverse Zielgruppen. Wir haben also einen Bedarf, ins Doing zu kommen, mit den unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren verschiedene Sicherheitsmaßnahmen anzugehen. Hier dürfen wir uns meines Erachtens nicht auf baulich-technische Maßnahmen konzentrieren und müssen auch beim Personal darauf achten, welche Qualifikationen und welche Ziele wir damit eigentlich verknüpfen.

Mein Plädoyer geht eindeutig auch in diese Förderung von Ordnungspartnerschaften, das müssen mehr werden als die bestehenden 15. Diese Ordnungspartnerschaften müssen auch breiter angelegt sein und nicht nur die Zuständigen mit einbeziehen, sondern auch die unterschiedlichen Nutzungsgruppen. Das kann auch die Bahnnutzerorganisation sein, das können aber auch die Anwohner sein. Das können die Wirtschaftsbetriebe, die Gastronomie sein, die in und um den Bahnhof herum aktiv sind.

Die Koordination kann ich mir sehr gut bei einem Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit vorstellen, ich kann sie mir auch angesiedelt beim Landespräventionsrat vorstellen. Frau Schäffer hatte hier nach gefragt. Ich sehe das Defizit des Landespräventionsrats Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu dem in Niedersachsen darin, dass hier bei uns mehr abstrakte Netzwerke da sind, die aber nicht mit genügend Personal und einer diskontinuierlichen Aufgabenstellung oder mit einer kontinuierlichen Aufgabenstellung verknüpft sind. Das bisherige Diskontinuitätsprinzip, gebunden an die Legislaturperioden des Landtages, führt dazu, dass immer etwas aufgebaut wird und dann von einer anderen Regierung wieder geändert wird.

Der Landespräventionsrat Niedersachsen hat ein breites Portfolio, hat sich intensiv personalmäßig durchgesetzt, hat eine große Reputation in der Bundesrepublik und könnte durchaus als ein Vorbild dazu dienen. Die Forschung, die von diesem Landespräventionsrat mit angestoßen werden kann, koordiniert werden kann, könnte uns dazu dienen, so wie es Frau Schröder auch schon angesprochen hat, diesen Praxisbezug der Erkenntnisse herzustellen, diese akteursübergreifende Kommunikation sicherzustellen.

Ich sehe einen größeren Bedarf demnächst in der Evaluation von verschiedenen Maßnahmen. Die Evaluationsergebnisse zum Beispiel zur Videoüberwachung geben uns schon Hinweise, dass das nicht der Stein der Weisen ist, sondern Videoüberwachung dient eigentlich dazu, rationale Täter anzusprechen, mit denen wir es aber gar nicht immer zu tun haben, sondern wir haben es häufig mit alkoholisierten oder unter Drogen stehenden Tätern zu tun, die sich nicht von einer Videoüberwachung abschrecken lassen. Wenn wir es mit rational handelnden Tätern zu tun haben, dann haben wir es auch damit zu tun, dass die sich ihre Tatgelegenheiten außerhalb des Überwachungsbereichs suchen und wir damit Verdrängungseffekte haben. Insofern sollten wir dieses Instrument sehr klug und meines Erachtens auch insgesamt recht zurückhaltend nutzen.

Wenn wir an die personale Ausstattung gehen, brauchen wir ein Personal, das qualifiziert ist, Kompetenzen hat und zuständig ist. Ich weiß nicht, ob uns das in dem zweiten Arbeitsmarkt hinreichend gelingt, um tatsächlich hier mit Bahnhofsaufsichten zu arbeiten.

Herr Wagner hatte angesprochen, welchen längerfristigen Umgang mit Tätergruppen wir uns denken. Wir müssen bei diesen Tätergruppen sehr klar differenzieren. Wir haben einen hohen Anteil von Gewalttaten, insbesondere im Bahnhofsbereich, der von Alkoholisierten ausgeht. Insofern wären Alkoholverbote, Alkoholverbotzonen auch denkbar, was aber anderen Nutzungskonzepten deutlich widerspricht. Wir haben in jüngerer Zeit, insbesondere aus der Querdenkerbewegung, Aktivitäten, Pöbeleien, die sich gegen Aufsichtspersonen in Bahnhöfen richten, wenn sie die Maskenpflicht durchsetzen wollen. Auch hier müssen wir schauen: Wie können wir an der gesellschaftlichen Befriedung arbeiten, um ein ziviles Miteinander herzustellen?

Im Umfeld von Bahnhöfen haben wir unterschiedliche Zielgruppen. Ich hatte es schon mal angesprochen. Insofern sehe ich einen hohen Bedarf, dass wir uns auch mit sozialen Maßnahmen rings um die Bahnhöfe beschäftigen, dass wir hier zum Beispiel Drogenkonsumräume wie in Münster oder Bonn mit betreiben, um bestimmte Personengruppen direkt anzusprechen. Die Bahnhofsmision hat große Aufgaben. Solche Akteure einzubinden, kann uns sicherlich in diesem Fall weiterhelfen. – So weit erstmal im Überblick.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Und jetzt hat Herr Dr. Lukas von der Bergischen Universität Wuppertal das Wort. Bitte schön, Herr Dr. Lukas.

**Dipl.-Soz. Dr. Tim Lukas (Bergische Universität Wuppertal, Bevölkerungsschutz, Katastrophenhilfe und Objektsicherheit, Forschungsgruppe Räumliche Kontexte**



**von Risiko und Sicherheit [per Video zugeschaltet]:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ganz viel ist jetzt bereits gesagt worden, und ich freue mich, dass die notwendigen Differenzierungen auch von Herrn Prof. Frevel und Frau Dr. Schröder einbezogen worden sind, dass wir unterscheiden müssen zwischen kleinen Haltepunkten im ländlichen Raum und zwischen den Großstadtbahnhöfen, dass wir unterscheiden müssen zwischen Angst- und Gefahrenorten.

Ich würde vielleicht kurz meinen Bezug zum Thema noch mal darstellen. Wir haben in den Jahren 2017 bis 2020 ein Forschungsprojekt durchgeführt zur Sicherheit in Bahnhofsvierteln. Das war ein Forschungsprojekt, das gefördert wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung. Wir haben das gemacht zusammen mit der Stiftungsprofessur für Kriminalprävention an der Universität Tübingen. Wir haben uns beschäftigt mit drei Großstadtbahnhöfen, nämlich mit dem Bahnhof und dem Bahnhofsviertel in Düsseldorf, in Leipzig und in München. Aus dieser Beschäftigung ist der inzwischen schon mehrfach angesprochene Werkzeugkasten für die Kriminalprävention entstanden, ein Instrument, das sich nicht nur auf die Kriminalprävention im Bahnhofsbereich oder im Bahnhofsviertel bezieht, sondern generell die Kriminalprävention ernst nimmt.

Wir haben in diesem Werkzeugkasten – man kann den runterladen auf der Homepage des Deutschen Forums für Kriminalprävention – 250 Einzelmaßnahmen aufgeführt. Herr Wolf hatte darum gebeten, das darzustellen. Das ist kaum möglich. Es sind 250 Einzelmaßnahmen, die reichen von der besseren Beleuchtung – all das, was wir hier auch in den Anträgen finden –, besserem oder intensiverem Grünschnitt, gehen aber auch darüber hinaus und beziehen beispielsweise Aspekte des Konfliktmanagements im öffentlichen Raum mit ein, beziehen aber auch Fragen der Belegung der sozialen Durchmischung von öffentlichen Räumen ein.

Jede dieser Einzelmaßnahmen wird in dem Werkzeugkasten im Hinblick auf Chancen und Herausforderungen abgeklopft, und gleichzeitig werden gute Beispiele aus einzelnen Kommunen gegeben. Wir haben das auch verlinkt, man kann sich in diesem Werkzeugkasten wirklich einen sehr guten Überblick über die Präventionslandschaft in Deutschland machen. Auch da, wo es – Prof. Frevel hat es gerade angesprochen – die Notwendigkeit von Evaluationen gibt, da wo Evaluationen vorliegen, haben wir auch darauf verwiesen.

Wichtig war uns, dass diese Einzelmaßnahmen nur innerhalb eines gesamten oder holistischen Konzeptes wirksam werden können. Ein Aspekt, der dabei ganz besonders heraussticht, sind eben diese Effekte von Verdrängung. Es ist ganz zentral, dass es bei der Sicherheitsarbeit, über die wir hier reden, nicht nur im Bahnhofsviertel, immer auch darum gehen muss, wachsam zu sein gegenüber den Effekten des eigenen Handelns, gegenüber Wirkungen, die man möglicherweise in der Weise nicht intendiert hat, die aber dann zu neuen Problemen und neuen Konflikten führen.

Aus unserer Sicht ist ein zentraler Punkt: Wenn wir uns – Herr Wolf hatte nach den Handlungsbedarfen hinsichtlich Sicherheit und Sauberkeit an den Bahnhöfen gefragt – die kleinen Bahnhöfe und Haltepunkte anschauen, sind Problemlagen andere, die sind häufig verwaist, zum Teil verwahrlost, zum Teil auch sehr abgelegen gelegen. Im Umfeld der großen Bahnhöfe haben wir natürlich eine Konzentration von sozialen

Problemlagen, das habe ich in beiden Anträgen so gelesen oder es scheint durch, dass es hier um so ein sogenanntes Disorder-Modell geht, dass das Verwahrlosen, die Vermüllung etwas mit dem Sicherheits- bzw. mit dem Unsicherheitsgefühl macht. Dazu zählt dann auch die Präsenz von bestimmten, vielleicht marginalisierten Personengruppen im Umfeld der Bahnhöfe, die auf das Unsicherheitsgefühl einzuzahlen scheinen.

Aus unserer Sicht ist es notwendig, dass wir konfliktsensibel sind auch im Hinblick auf diese Personengruppen und Verdrängungseffekte vermeiden. Das können wir nur, indem wir gezielte Angebote machen. Ein Angebot wäre etwas, das ich in der Stellungnahme auch kurz angesprochen habe, nämlich die Einrichtung sogenannter Toleranzräume. Die Polizei spricht in diesem Rahmen von geduldeten Orten.

Es gab neben dem Projekt SiBa ein Parallelprojekt, das Projekt DRUSEC zum Umgang mit Drogen im öffentlichen Raum. Die haben sich sehr intensiv mit diesen Toleranzräumen am Beispiel Bremens beschäftigt. Dort hat man Toleranzräume eingerichtet, das heißt Orte im unmittelbaren räumlichen Umfeld der ursprünglichen Szenetreffpunkte. Diese Toleranzräume sind Orte, die durch Straßensozialarbeit auch betreut werden und an denen sich Szeneangehörige ungestört aufhalten können.

Das hat in der Tat zu einer starken Befriedung von Konflikten im Umfeld geführt. Das heißt, Anwohnerinnen und Anwohner nehmen die Situation heute sehr viel positiver wahr, und bei dem Betroffenen hat das auch zu positiven Effekten geführt. Ich glaube, wir müssen uns vor Augen führen, dass es vor allen Dingen pragmatische Ansätze braucht, denn die Probleme sind nicht einfach wegzaubern. Auch darauf gehen wir im Werkzeugkasten ein.

Ich will vielleicht noch einen weiteren Punkt anführen: In der kriminologischen Forschung ist inzwischen unbestritten, dass Kriminalitätsfurcht auch etwas mit sozialem Wandel zu tun hat. Bahnhöfe und insbesondere Bahnhofsviertel – ich lebe hier in Düsseldorf, Sie sind auch alle gerade in Düsseldorf, haben vielleicht den Bahnhof und sein Umfeld vor Augen. Im Umfeld der Bahnhöfe tut sich eine gewaltige Aufwertungsdynamik auf. Sie sehen große Bauvorhaben, große Bauprojekte, auch einen Wandel in den Einzelhandelsstrukturen – gegenüber dem Bahnhof beispielsweise ist jetzt ein Biosupermarkt –, da tut sich eine ganze Menge, und es verändert auch die sozialen Strukturen in diesem Viertel.

Wir haben in unserer Forschung in Düsseldorf sehr schön feststellen können, dass das Unsicherheitsgefühl auch zusammenhängt beispielsweise mit der Sorge dafür, sich die Wohnung nicht mehr leisten zu können. Diese Aufwertungsdynamik entfaltet auch einen gewissen Verdrängungsdruck auf diejenigen Menschen, die in diesem Umfeld leben. Das sollte man nicht außer Acht lassen, weil die Menschen, die dort leben – wir haben eine große Befragung durchgeführt in den drei Städten –, relativ tolerant gegenüber bestimmten Erscheinungen im öffentlichen Raum sind, also toleranter als diejenigen Menschen, die nicht im Bahnhofsviertel wohnen. Ich denke, auch die steigenden Mieten usw. sollte man dabei ernst nehmen.

Frau Schäffer hatte gefragt in Richtung der quartiersbezogenen Sicherheitskonzepte. Ich glaube auch – Anke Schröder hatte das ausgeführt –, das ist wesentlich, und es

ist sehr wichtig, weil die Bedingung des Sozialraums, also die Bedingungen im Quartier, Einfluss nehmen auf das Sicherheitsgefühl und nicht nur auf das Sicherheitsgefühl, sondern auch auf die Bereitschaft, soziale Kontrolle im Quartier zu übernehmen. Dieser kleinräumige Bezug ist wichtig, wenn wir über Sicherheit sprechen.

Die Frage nach den Anreizen und Hindernissen – ich bin mir nicht sicher, inwieweit ich das beantworten kann. Ich will es aber so sagen, dass es vonseiten der Kommunen momentan eine große Nachfrage gibt nach unserem Werkzeugkasten und überhaupt eine große Nachfrage nach Formen der Beratung. Ich glaube, insofern ist es schon wichtig, dass Städte eine Stelle haben, an die sie sich wenden können und Beratung bekommen können, wie sie Sicherheitskonzepte umsetzen können in ihren jeweiligen Kommunen. Da ist das KURBAS, das Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit, bereits genannt worden. Ich komme gleich noch mal auf meine Idee einer eher neutralen oder unabhängigen Instanz.

Aber ich glaube, da Anreize zu schaffen und Kommunen zu ermutigen, auch Strukturen in den Kommunen zu erschaffen, auf denen sie Sicherheit und Sicherheitsgefüge gewährleisten können, ist ganz zentral. Ich glaube, eines der Hindernisse ist – wir haben das gerade in einer anderen NRW-Stadt auch erlebt –, dass Polizei und Ordnungsamt sich häufig auch allein damit fühlen. Man sagt dann immer, das ist eure Aufgabe. Aber es ist wichtig, dass sich in den einzelnen Ressorts jeder zuständig für dieses Thema „Sicherheit und Sicherheitsgewährleistung“ fühlt.

Zum Landespräventionsrat Niedersachsen hatte ich mich auch in meiner Stellungnahme geäußert. Ich hatte tatsächlich Sachsen und Niedersachsen als Beispiele genannt. Niedersachsen ist – Prof. Frevel hat das gerade auch schon gesagt – ein wirklich herausragendes Beispiel, das bundesweit auch einen Vorbildcharakter entfalten sollte. Mir geht es da vor allem um die Ressourcenausstattung. Die Geschäftsstelle des Landespräventionsrat NRW ist mit nur einer Person besetzt. Wenn wie im Antrag der Grünen dem Landespräventionsrat neue Aufgaben zugeschoben werden sollen, dann ist das mit den vorhandenen personellen Ressourcen einfach nicht zu schaffen. Wenn wir vom Landespräventionsrat auch Beratung erwarten, dann müssen dort andere Ressourcen zur Verfügung gestellt werden als diejenigen, die bislang dort zur Verfügung gestellt werden. Das ist im Übrigen im Bericht der Regierungskommission, in der Bosbach-Kommission, bereits schon angesprochen worden. In Sachsen beispielsweise werden auch Abordnungen von Personal aus anderen Ressorts vorgenommen, da kommt Expertise auch zusammen, und nur so ist der Landespräventionsrat auch zu stärken.

Die Zuständigkeit, ob das jetzt im Innen- oder Justizministerium angesiedelt ist, das ist ... Mir ging es eben darum, dass diese Ressortzuständigkeiten integriert werden und dass man durch eine Verankerung des Landespräventionsrats als ein eigenständiges Gebiet im Arbeitsbereich der Staatskanzlei auch noch mal die Bedeutung der kommunalen Kriminalprävention in Nordrhein-Westfalen stärken kann. Auch das schien in den Anträgen hervor. Es wurde auf die Akteure zum Beispiel die Technische Hochschule Köln verwiesen. Es gibt dieses Fachgebiet einfach nicht mehr, das ist nicht mehr da. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind nicht mehr da, und es hängt ganz viel an den handelnden Personen. Da braucht es dauerhafte Strukturen für die Kriminalprävention.

Dann eine Frage noch zur Sichtbarkeit oder zur sichtbaren Videoüberwachung. Die Videoüberwachung ist in der Kriminologie wahrscheinlich die Überwachungstechnologie, die am besten untersucht ist. Meine Vorrednerinnen und Vorredner hatten bereits auf die eher ambivalenten Effekte, auf das Sicherheitsgefühl hingewiesen. Ich würde da noch ergänzen, dass auch trotz der Vielzahl an Forschung, die es in dem Bereich gibt, erhebliche Wissenslücken beispielsweise dahin klaffen, wie Videoüberwachung überhaupt wahrgenommen wird, ob sie überhaupt wahrgenommen wird.

Insofern, meine ich, müssten wir da auch weiter forschen, wir müssten da auch vielleicht mehr mit Experimenten arbeiten, nicht immer nur mit Befragungen, wie das sehr häufig der Fall ist. Das wäre für mich ein zentraler Aspekt. Wo sollte diese Forschung stattfinden? Ich würde aus der Perspektive der Wissenschaft und einer Universität sagen: Diese Forschung sollte nicht innerhalb einer Behörde stattfinden, das ist auch gut im Blick auf eine praxisorientierte Beratung, darüber hatten wir hier gesprochen.

Aber gerade bei der Vermittlung von Kausalwissen, was verursacht Kriminalität, wie werden bestimmte Elemente, wie wird Sicherheit wahrgenommen, wie werden aber auch Überwachungstechnologien wahrgenommen?, braucht es meines Erachtens unabhängige Forschung. Wir fordern immer wieder eine Evidenzorientierung in der Kriminalprävention. Auch das könnte an einem, wie ich es mir vorstelle, Kriminologischen Forschungszentrum Nordrhein-Westfalen stattfinden. Solche Einrichtungen gibt es, das KFN in Niedersachsen ist Ihnen allen bekannt. Im vergangenen Jahr ist in Sachsen ein Kriminologisches Zentrum auch gegründet worden als Verein.

Auch so etwas könnte ich mir in NRW gut vorstellen, gerade in NRW, in einem Bundesland mit so vielen großen Städten und auch einer Anhäufung von sozialen Problemen sollte das möglich sein. Diese Einrichtung könnte nicht nur forschen, sie könnte beispielsweise die Akteure, die im Bereich der Kriminologie im Land unterwegs sind, weiter vernetzen. Es gibt das Netzwerk der Kriminologie in NRW, und auch dieses Netzwerk könnte auf Basis dieses Forschungszentrums konsolidiert werden.– Ich bedanke mich ganz herzlich.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. – Herr Prof. Dr. Zerbin, Sie haben das Wort.

**Prof. Dr. Daniel Zerbin (NBS Northern Business School [per Video zugeschaltet]):** Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Vielen Dank für die Einladung, ich freue mich, hier zu sein und über das Thema sprechen zu können. Aufgrund der Zeit versuche ich, mich kurz zu halten. Ich werde nur auf die Fragen eingehen.

Mir sind vier Fragen gestellt worden. Bei der ersten Frage ging es um die Handlungsbedarfe, wo ich die größten sehe: Sicherlich in der subjektiven und objektiven Sicherheit, das ist jetzt auch schon angesprochen worden. Ich bin da nicht ganz konform mit der Aussage meiner Kollegin – wenn ich sie richtig verstanden habe – vom LKA Niedersachsen, dass man das separieren muss, objektive und subjektive Sicherheit. Ich glaube schon, dass es auch Synergieeffekte gibt zwischen beiden Positionen.

Zum Thema „Videokamera“: Da kann ich mich nur anschließen. Das wird nicht den größten Effekt haben, auch wenn die Forschung noch nicht weit genug vorangekommen ist. Wir wissen aus der Erfahrung, dass sich Täter nicht davon abschrecken lassen. Sie kennen sicherlich noch alle die Bilder von Berlin, wo eine junge Frau die Treppe runtergetreten wurde. Das sind Affekthandlungen aus einer Emotionslage heraus, und da denken die Täter nicht über die Videokameras nach.

Für die Strafverfolgung ist es ein wichtiger Aspekt, dass man die Täter erkennt. Allerdings ist es dann häufig auch so, dass die Täter nicht verurteilt werden, oder die Zeit, bis sie verurteilt werden, dauert dann ein paar Monate, und dieser Abschreckungseffekt ist dann nicht mehr da. Da kann ich mich nur an das anschließen, was die Kollegen gesagt haben zu den Videokameras. Die haben Abschreckungseffekte, gut, für die Strafverfolgung. Die Wirkung ist aber nicht weitläufig.

Dann zu den weiteren Fragen. Da ging es um die Lagebeurteilung der Anträge und darum, was die vulnerablen Gruppen bzw. die Opfergruppen angeht. Prinzipiell möchte ich erstmal sagen, dass ich die beiden Anträge sehr positiv aufgenommen habe, ein wichtiges Thema, das man angehen muss. Allerdings konnte ich nicht damit d'accord gehen, was diese Opfergruppen angeht. Da sind insbesondere die Gruppen – muss ich jetzt ablesen – LSBTIQ\* und Personen mit Migrationserfahrung genannt worden. Ich kann aus meinen Erfahrungen nicht sagen, dass es da spezielle Opferkategorien gibt, zum Beispiel, was die Frage der Homosexualität angeht. Man sieht ja nicht, welche sexuelle Orientierung jemand hat, insbesondere in den Abendstunden.

Was den Migrationshintergrund angeht, das würde ja bedeuten, dass wir vielleicht eine offene rechtsextreme Szene an den Bahnhöfen haben. Das kann ich auch nicht bestätigen. Ich glaube, dass alle Gruppen gefährdet sind. Herr Castrillo, Sie haben auch von den Frauen gesprochen, das ist sicherlich richtig. Man darf aber auch die jungen Männer nicht vergessen, die sind sicherlich Täter, das sieht man ja auch in der PKS. Sie sind aber auch Opfer, gerade bei Gewaltverbrechen.

Dann zur zweiten Frage, da ging es um die Bahnhofsaufsichten. Da unterscheide ich mich, glaube ich, von meinem Kollegen. Ich halte das für eine gute Idee, das auf jeden Fall noch mal zu diskutieren. Wir leben in einer sehr technisch zentrierten Zeit, und es wird auch noch weitergehen. Wir haben künstliche Intelligenz, wir haben die Industrie 4.0, die perspektivisch noch weiter vorangetragen wird. Der Mensch ist aber von der physischen und der psychischen Situation her ein uraltes Wesen. Um uns wohlfühlen, brauchen wir Menschen. Wir sind sozial, und das kann man nicht mit Technik kompensieren. Von daher ist es ganz wichtig, dass Leute da sind, die sich auch darum kümmern.

Diese Idee des Bahnhofsvorstehers – so heißt es gar nicht, es heißt –, der Bahnhofsaufsichten sollte wirklich geprüft werden, weil das ein Kompensationseffekt sein könnte und sicherlich auch vielleicht eine Aufgabe für Leute, die zukünftig eine Aufgabe suchen. Wir fühlen uns auch dadurch besser, es könnte auch ein Verhältnis entstehen. Das sehe ich gerade bei kleineren und mittleren Bahnhöfen, die größten Bahnhöfe sind sicherlich gut geschützt durch die Bahnsicherheit. Das haben wir auch gerade gesehen, aber die macht eine Streifen­tätigkeit, keine Postentätigkeit. Wenn da jemand

ist, der verantwortlich ist, dann gibt es so was wie Kooperation. Man weiß: Das ist derjenige, der auf diesen Bahnhof aufpasst.

Man muss sicherlich aber auch vorsichtig sein. Sie haben sicherlich alle mitgekriegt, was Anfang der Woche passiert ist. Wir erleben in den letzten Jahren – und da hatten wir auch schon Anhörungen zu – mehr Gewalt gegenüber Einsatzkräften. Man kann diese Personen, die sich dann dafür einsetzen, sicherlich nicht alleine lassen. Die DB Sicherheit hat gerade von intelligenten Sicherheitskonzepten gesprochen. Das ist sicherlich richtig, das muss auch gemacht werden, zum Beispiel mit einer Risikoplanung. Wenn ich einen mittleren Bahnhof habe, welches Risiko hat der? Ich komme aus einem kleinen westfälischen Dorf, da ist das Risiko relativ gering, aber Dinslaken oder so, da wird das Risiko groß sein oder größer sein.

Es reicht nicht eine Konzeptionierung aus, sondern man muss das mit Personal hinterlegen, das ist ganz klar. Es reicht dann nicht nur die Konzeptionierung aus, sondern wir brauchen da auch mehr Ressourcen.

Zur Frage 3, da ging es noch mal um die kurzfristigen operativen Maßnahmen, Videoüberwachung, bauliche Maßnahmen usw. und Tätergruppierung. Was mir insgesamt gefehlt hat – und das ist eine Grundlage der Einsatzlehre –, dass man eine Lagefeststellung und eine Beurteilung der Lage macht. Ich glaube, da muss noch ein bisschen mehr drauf geachtet werden, nicht nur, wer sind die Opfer, sondern wer sind die Täter? Natürlich kann man rein spekulativ sein aus Erfahrungen der Kriminologie, dass es sicherlich ein Phänomen im Zusammenhang mit der Frühdelinquenz ist, von jungen Menschen, jugendlichen Heranwachsenden und jungen Erwachsenen, da muss man eher noch reingehen.

Ich habe jetzt im Zuge des Gutachtens mir auch noch mal aus einem Berichtsjahr – ich glaube, 2020 war es – Tatverdächtigenzahlen von Köln geben lassen. Da hatte man schon einen Schwerpunkt gesehen, was jetzt den Vornamen angeht, der lag bei Mohammed, das waren über 90 Nennungen. Ich habe noch mal Kevin nachgeguckt, das war dann 17. Kriminalität ist in letzter Konsequenz ein gesellschaftliches Problem. Das haben die Kollegen und Kolleginnen auch gerade schon herausgearbeitet. Prävention und Repression ist wichtig, aber wenn Sie zu repressiv agieren an Bahnhöfen – und das ist auch schon gesagt worden –, dann haben Sie einen Verdrängungseffekt. Wir müssen uns da ehrlich machen und gucken, wer ist das, warum machen die das? Wenn man das herausgefunden hat, muss man gucken, wie man die besser integrieren kann.

Frühdelinquenz oder Jugenddelinquenz ist ein Phänomen der Industrienationen, keine Frage. Aber ich kann mich da nur wiederholen: In letzter Konsequenz ist Kriminalität nur gesellschaftlich zu lösen.– Vielen Dank.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank.– Herr Bernd Heller von der DPoIG Nordrhein-Westfalen. Herr Heller per Video? – Wir bleiben bei der DPoIG und gehen zum Bund über. Herr Ostermann, bitte schön, fangen wir erstmal mit Ihnen an.

**Manuel Ostermann (DPoIG Bundespolizeigewerkschaft Berlin [per Video zugeschaltet]):** Vielen Dank. Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Auch im Namen der DPoIG Bundespolizeigewerkschaft möchte ich mich ganz herzlich bedanken, heute hier sein zu dürfen. Mit Blick auf die Uhr halte ich es tatsächlich kurz und versuche, es bündig zu beantworten.

Zunächst die Fragen von Herrn Wolf von der SPD-Fraktion, was die größten Handlungsbedarfe im Bereich der Haltepunkte und Bahnhöfe sind. Wir haben schon viel aus verkehrspsychologischen Aspekten, Kriminalpräventionsaspekten gehört. Ich möchte nur drei Punkte nennen: Das ist einmal aus verkehrspsychologischer Betrachtungsweise die Installierung von Beleuchtungseinrichtungen, wo Profis, die wissen, wie man Beleuchtungseinrichtungen aus sicherheitsperspektivischer, aber auch gesellschaftspolitischer und wohlfühltechnischer Sicht installiert, zielführend gestalten. Da muss man nicht unbedingt immer viel Geld ausgeben, sondern die Frage ist, wo diese Installationen vorgenommen werden. Da sollte man dann tatsächlich auch diejenigen befragen, die aus psychologischen Aspekten heraus wissen, wovon sie sprechen.

Der zweite Punkt ist die Sauberkeit. Das führt an Orten, wo es unhygienisch erscheint, wo Sachschäden vorherrschend sind und das äußere Erscheinungsbild nun mal keine Wohlfühloase ist, schlussendlich dazu, dass die Menschen, die genau diesen Bereich betreten, ein gewisses Unwohlsein empfinden. Deswegen sind nach meiner oder nach unserer Überzeugung unter anderem die Verkehrsbetriebe und die Deutsche Bahn AG gefragt, mit klugen Konzepten und personeller Unterlegung die Örtlichkeiten dauerhaft zu säubern und Sachschäden schnellstmöglich ohne viel Bürokratie auch zu beheben, oder wenn es darum geht, im Bereich Sachbeschädigungen, Graffiti delikten oder wenn Fenster eingeworfen wurden, diese mit unterschiedlichen Maßnahmen zu beheben. Man stellt gerade in den Randbezirken der Bahnhöfe fest, dass das nicht der Fall ist. Die haben zum Teil einen sehr desolaten Zustand, und da muss gearbeitet werden.

Der dritte Punkt ist ein sicherheitspolitischer Aspekt, der jetzt gerade hier auch schon mal beleuchtet worden ist. Das ist die Installierung von intelligenter Videotechnik – ich sage ganz bewusst intelligente Videotechnik, weil ich hier nicht von der biometrischen Gesichtserkennungssoftware spreche, sondern von einer teilautomatisierten Videoanalyse. Das ist insofern wichtig, als dass datenschutzrechtliche Grundlagen eingehalten werden, die Privatsphäre der Reisenden gewährleistet wird, weil sie nicht über Fahndungssysteme überprüft werden, sondern dieses System hat Gefahrenerkennung und Gefahrenabwehr zum Ziel. Unterschiedliche Marktanalysen zeigen schon, dass die Installierung dieser Technik durchaus in der Lage ist, zum Beispiel Abnormalitäten – ich möchte ein Beispiel nennen –, eine Person steht am Gleisbett und verliert das Bewusstsein, erkennt und dann per Liveschaltete an den jeweiligen Polizeirevieren aufgeschaltet wird, mit Rotleuchtung, und die Kolleginnen und Kollegen dementsprechend adressatengerecht handeln können.

Noch mal wichtig bei der ganzen Thematik: Es werden keine personenbezogenen Daten gespeichert. Gleichwohl kann bei ganz besonderen infrastrukturellen sicherheitspolitischen Lagen, hier zum Beispiel terroristischen Anschlagsszenarien oder Erkenntnissen über terroristische Anschlagsszenarien, auch eine biometrische Gesichtser-

kennungssoftware aufgespielt werden, welche dann auch den datenschutzrechtlichen Bestimmungen obliegt, weil die Daten der Bundespolizei gehören und dementsprechend dann auch aus einer Hand gearbeitet wird. Das hat den Vorteil, dass man in einem temporären Zeitraum unterschiedliche infrastrukturelle Hotspots klassifizieren kann, den Bürgerinnen und Bürgern und Reisenden auch mitteilen kann, dass dort gerade eine biometrische Gesichtserkennungssoftware unter Umständen installiert ist. Man kann sie aber auch dann mit einem Knopfdruck quasi wieder beenden. Das heißt, wir müssen den Bereich künstliche Intelligenz viel mehr mit ins positive Gestaltungsbild sicherheitspolitischer Aspekte nehmen und uns viel weniger auf irgendwelche datenschutzrechtliche Verwirrungen einlassen, die am Ende des Tages eine zielführende Technik zunichtemachen.

Waffenverbotszone, Herr Wolf, welche Vorteile haben Waffenverbotszonen? Das sind unterschiedliche Aspekte, einmal der juristisch rechtliche Aspekt für die Bundespolizei. Somit hat man eine höhere Einschreitkompetenz innerhalb der Grundrechte der Bürgerinnen und Bürger, hier ganz explizit die Identitätsfeststellung direkt bei Betreten solcher Objekte.

Es hat auch den Kriminalpräventionsaspekt. Ich behaupte mal, ohne dass ich es jetzt statistisch valide belegen kann, dass Menschen, die Waffen oder waffenähnliche Gegenstände mitnehmen, in der Regel solche Objekte dann meiden, weil sie vorher angekündigt werden. Es ist kein Geheimnis, dass es dann ein ausgerufenes Waffenverbotszone ist. Insofern hat man aus Kriminalpräventionssicht sicherlich auch einen Zugewinn, und das subjektive und objektive Sicherheitsempfinden unbeteiligter Dritter wird sicherlich auch gestärkt. Deswegen bin ich ein großer Fan von diesen Waffenverbotszonen.

Ich möchte noch mal darauf hinweisen, selbstverständlich mit Augenmerk, es geht hier nicht um eine willkürliche Kompetenzerweiterung rechtlicher Zuständigkeiten, sondern um die Zielführung kriminalpräventiver Maßnahmen im polizeilichen Handeln.

Dann komme ich zur FDP, zu Herrn Lürbke: Sie haben es gesagt, und das ist genau richtig, die Zuständigkeiten enden am Bahnhof. Sie haben auch gesagt, dass Sie Erfahrungen haben. Es ist meistens ab absurdum, das ist völlig wahnsinnig, um das mal deutlich zu sagen. Ich möchte als Beispiel den Kölner Hauptbahnhof nennen, da wird gefühlt jedes Jahr die Zuständigkeit neu definiert. Und dann streitet man sich, wenn Sie aus dem Bahnhof rausgehen Richtung Domplatte, um 1,50 m. Aktuell ist es so, dass mit Verlassen des Fußes der Glastür auf die Kölner Domplatte die Zuständigkeit der Bundespolizei endet. Das kann aber nächstes Jahr schon wieder ganz anders sein. Ich weiß nicht, das hat irgendwie was mit sicherheitspolitischer Willkür, würde ich schon fast sagen, zu tun.

(Marc Lürbke [FDP]: Sogar sehr missverständlich!)

– Genau, da haben Sie vollkommen recht. Gleichwohl ist klar, Polizei, und dann ist es egal, ob da das Hoheitswappen des Landes Nordrhein-Westfalen drauf ist oder der Bundesadler für die Bundespolizei. Im repressiven Bereich ist die Polizei natürlich da, das ist selbstverständlich. Aber darum geht es nicht, sondern hier ist der Präventionsaspekt zu beleuchten, ohne Zuständigkeit, wenig Prävention, weil jede Amtshandlung,



die daraus folgend resultiert, schlicht und ergreifend rechtswidrig ist und die Kolleginnen und Kollegen dazu sensibilisiert sind. Da muss man natürlich ran, das ist ein ganz großer Aspekt, den man noch mal neu beurteilen sollte.

Ordnungspartnerschaften, auch ein wesentlicher Aspekt. Da muss ich zugeben – und was heißt zugeben –, da muss ich es mal ganz deutlich so sagen: In den letzten vier Jahren wurde eine ganze Menge getan. Ich möchte ganz groß als Paradebeispiel anführen die Fahndungstage Sicherheit und Bus und Bahn zwischen Bundespolizei und Landespolizei mit Überschneidung der Fahndungssysteme. Fahndungssysteme soll heißen: Wir haben Datenbestandszugriff auf das Fahndungssystem der Länder, Landespolizeien und andersrum. Da arbeiten die Kolleginnen und Kollegen eng zusammen. Es gibt kaum einen Einsatz, der in dieser Kooperation stattfindet, der nicht ohne Haftbefehl endet. Es ist wirklich zielführend, Synergieeffekte werden gesammelt, Personalressourcen geschont, und am Ende des Tages haben wir nicht nur einen präventiven Zugewinn, sondern wir haben in der Repression, also in der Strafverfolgung, einen echten Nettozugewinn. Hier gilt es, diese Kooperation weiter auszubauen, weiter zu intensivieren.

Aber ich möchte ganz deutlich sagen, da sind die Polizei Nordrhein-Westfalen und Bundespolizeirevier auf einem sehr guten Weg und in einem engen Austausch. Ich bin sehr dankbar, dass sich das so entwickelt hat. Auch das Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen legt da große Priorität drauf. Und das ist auch genau richtig so.

Die Infrastruktur der Liegenschaften der Bundespolizei, Herr Lürbke, haben Sie noch angesprochen, einmal die personelle Situation, die ist nicht ausreichend. Ich wäre aber auch falsch in meinem Job, wenn ich sagen würde, dass sie ausreichend wäre, um ehrlich zu sein. Sie ist stetig aufwachsend, wir haben die Einstellungsoffensiven der Bundespolizei. Dementsprechend fließt auch Personal in die Bundespolizei nach Nordrhein-Westfalen, völlig korrekt. Eine Riesenherausforderung ist bei wachsendem Personal die bestehende Infrastruktur. Da tun sich zum Teil erhebliche Mängel auf. Wir haben Dienststellen, da ziehen sinnbildlich die Ratten aus den Kellern wieder nach oben, weil es im Keller dann doch gemütlicher ist.

Wir haben auch die Kapazitätsprobleme. Der Düsseldorfer Hauptbahnhof ist eine Dienststelle, das Revier der Bundespolizeiinspektion Dortmund, hier speziell Bochum. Ich weiß gar nicht, ob Sie es wussten, dieses Revier hat übrigens nur einen Ausgang, heißt also, brennt es vorne, dann muss man mal gucken, wie man da rauskommt. Das sind alles infrastrukturelle Probleme, die sind der Bundespolizei bekannt, da kümmert man sich auch intensiv drum. Das Problem ist, wie so oft, geeignete Räumlichkeiten zu finden. Da sehe ich auch die Deutsche Bahn in der Verpflichtung, eine adressatengerechte Infrastruktur zu schaffen.

Anderes Beispiel als Möglichkeit alternative Optionen ist der Kölner Hauptbahnhof, hier die mobile Containerwache. Dann komme ich auch zurück zu Ordnungspartnerschaften. Ordnungspartnerschaften bedeutet nicht, dass wir unnötige finanzielle Ressourcen entweder vom Bund und Land und damit Kompetenzstreitigkeiten generieren müssen, sondern Ordnungspartnerschaften bedeutet, dass wir temporär in Zusammenarbeit zwischen Land, Bund und kommunalen Ordnungsbehörden genau diese ContainerdorfLösung schaffen können.

Analog Hamburg-Hauptbahnhof, ein sehr erfolgreiches Modell, sehr kosteneffizient, muss man sagen, und auch beim Präventions- und Repressionscharakter sehr effizient. Man kann es in der Kategorisierung der Bahnhöfe so veranlassen, dass genau solche Wachen entweder permanent besetzt sind oder klassifiziert an den Kriminalitätsschwerpunkten – das wären dann zum Beispiel klassischerweise die Wochenenden –, wobei man den Personalverteilungsschlüssel dann auch dementsprechend anpasst.

Ich halte eine ganze Menge davon. Wir haben mit wenig Personalaufwand alle rechtlichen Zuständigkeiten. Wir haben alle Erfahrungswerte, und wir haben auch adressatengerechte Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Kriminalprävention und -repression.

Ich hoffe, ich habe jetzt nichts vergessen, nein, dann mache ich schnell weiter mit der Frage von Herrn Golland, die Kategorisierung 1 und 2 der Bahnhöfe. Da kann ich Ihnen anhand von Zahlen antworten: aktuell in Nordrhein-Westfalen Kategorie-1-Bahnhöfe sieben, Kategorie-2-Bahnhöfe zwölf und Kategorie-3-Bahnhöfe ca. zwischen 103 und 107, das ist nicht genau klassifiziert. Wo ist der Unterschied?

In der Rahmenvereinbarung zwischen BMI und DB AG wurde genau das klassifiziert nach einem Punktesystem, wo unter anderem definiert worden ist, ob da kritische Infrastrukturen vorhanden sind, also Flughäfen klassischerweise oder politische Infrastrukturen oder auch aus Kriminalpräventionsaspekten gute Begründung, dass im Bahnhofsumfeld oder direkt am Bahnhof Straftaten häufig begangen worden sind. Die Kategorisierung 1 und 2 hat den Vorteil, dass die Videotechnik per Liveschalte funktioniert und direkt in den Revieren der Bundespolizei aufleuchten und auch bis zu 30 Tagen gespeichert werden.

Das ist bei der Kategorisierung 3 nicht der Fall, sondern da haben dann private Verkehrsbetriebe oder auch das Land die Kompetenz, dass man sich zwar in der Videotechnik – und da liegt der Unterschied zwischen den Kategorisierungen in der Videotechnik – an den Rahmenvertrag hält, aber keine Speicherung möglich ist. Aber, um das schnell zum Abschluss zu bringen, die Bundespolizei kann auch unter anderem das Land oder auch die Verkehrsbetriebe dazu verpflichten, Videoschaltung nach Maßgaben der Bundespolizei zu machen. Dann hätte aber die Bundespolizei die datenschutzrechtlichen Voraussetzungen und die Kosten der Infrastruktur. Auch hier tut sich einiges, aber wir müssen die Kategorisierung erweitern, wir müssen uns da deutlich verbessern und dementsprechend noch zielführender arbeiten.

Dann zu der letzten Frage – und da gucke ich jetzt mal, jetzt habe ich es, entschuldigen Sie bitte –, die temporäre Klassifizierung für Kompetenzerweiterung erläutern. Das ist genau das, was ich gerade gesagt hatte, die Waffenverbotszonen unter anderem. Da geht es einfach darum, adressatengerecht und natürlich gut begründet eine rechtliche Handhabe der Bundespolizei in diesem Fall zu geben, um somit dann auch polizeiliche Präventionsmaßnahmen zu treffen mit einer geringeren rechtlichen Eingriffshürde. Und noch mal, weil es einfach wichtig ist: immer adressatengerecht, bedürfnisorientiert und natürlich gut begründet. Aber ich glaube, wenn wir das machen, gerade in den kategorisierten Bahnhöfen für temporäre Maßnahmen haben wir einen ordentlichen Zugewinn an Sicherheit für die Bürgerinnen und Bürger. Ich bin mir sogar noch sicher,

dass wir im rein repressiven Bereich einige Fahndungserfolge haben werden, was auch immer eine Ursprungsaufgabe der Polizei ist. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank, das war just in time. – Jetzt versuche ich es noch mal, Herr Heller, DPoIG Nordrhein-Westfalen, können Sie uns hören?

**Bernd Heller (DPoIG, Landesverband Nordrhein-Westfalen [per Telefon zugeschaltet]):** Bernd Heller hier, können Sie mich hören? –

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Ja, wir können Sie hören.

**Bernd Heller (DPoIG, Landesverband Nordrhein-Westfalen [per Telefon zugeschaltet]):** Wunderbar. Über Video klappt es leider nicht, deswegen habe ich mich per Telefon eingewählt. Das bitte ich zu entschuldigen. Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren des Innenausschusses! Liebe Kollegen Sachverständige! Ich möchte mich auch in aller gebotenen Kürze den Fragen widmen, zunächst zum Thema „Zuständigkeiten“. Ich denke, spätestens nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes Leipzig 2014 zum Thema „Bahnhofsvorplatz“ und dergleichen mehr gibt es aus unserer Sicht da keine Probleme mehr und kein Zuständigkeitsgerangel mehr, denn das Urteil oder die Entscheidung führt nun eindeutig aus, dass die Vorplätze grundsätzlich in die Zuständigkeit der Landespolizei fallen. Lediglich diese Räumlichkeiten oder Örtlichkeiten, die als solche eindeutig zu erkennen sind, zum Beispiel Treffen vor irgendwelchen Tunnel sollten von der Bundespolizei bedient werden. Im Einzelfall gibt es da abweichende Regelungen, die dann bilateral getroffen werden. Da ist aber unserer Erkenntnis nach tatsächlich kein Problembereich mehr vorhanden.

Zum Bereich der Ordnungspartnerschaften: Da, wo es welche gibt, gehen wir davon aus und haben die Erfahrung gemacht, dass es sehr gut läuft. Was in Teilen noch fehlt, sind tatsächlich abgestimmte gemeinsame Dienstpläne, ähnlich wie wir das von Streifen mit den Ordnungspartnerschaften in den Kommunen bereits kennen, sodass dann insbesondere zu den kritischen Zeiten, zu den späten Abendzeiten oder Nachtzeiten, an Wochenenden, auch gemeinsam entsprechende Streifen da sind, also Thema „Ressourcen-Schonem“ durch gemeinsame Streifen. Das funktioniert dort am besten, wo tatsächlich auch gemeinsame Dienstpläne erstellt werden, in die dann nicht nur die Kolleginnen und Kollegen der Landespolizei und Bundespolizei, sondern unter Umständen auch die DB Sicherheit mit einbezogen werden kann. Dort, wo es diese Ordnungspartnerschaften nicht gibt, sollten sie natürlich dringend geschaffen werden. Aber das wurde auch gerade von meinen Vorrednern, den Kollegen der Bundespolizeigewerkschaft, schon entsprechend ausgeführt.

Was in Teilen noch fehlt – und da schließe ich mich gerne den Ausführungen der DB Sicherheit an –, ist ein gemeinsames Lagebild, wir nennen es mal exponierte Örtlichkeiten, ein intelligentes Lagebild, auf das alle Beteiligten zugreifen können, das sie auch gleichermaßen alle füttern, sodass aus diesem Lagebild heraus vielleicht mal die

Brennpunkte erkannt werden können und entsprechend die operativen Schwerpunktmaßnahmen gesetzt werden können.

Waffenverbotszonen haben sich bei uns in den beiden Städten Düsseldorf und Köln in den ersten Monaten offensichtlich dahingehend bewährt, dass alleine das Ankündigen schon Wirkung erzielt. Der weitere Part wäre, bei auffälligen weiteren Örtlichkeiten – selbstverständlich reden wir da nicht von allen Bahnhöfen und Haltestellen im Land, sondern von den wirklich auffälligen – sollten auch solche Waffenverbotszonen eingerichtet werden. Das ist nur der eine Part, der zweite ist dann mindestens genauso wichtig, dass dort auch Kräfte vorhanden sind, die diese Verbotszonen entsprechend kontrollieren, damit auch dort begangene Verstöße konsequent verfolgt werden können.

Letztlich möchte ich mich noch kurz dem Thema „Videobeobachtung, Videoüberwachung“ widmen. Auch da gibt es neben den bereits vorhandenen Systemen und allseits bekannten Geschichten zwei Möglichkeiten, nämlich einmal – natürlich immer in Abgleich mit der Wissenschaft – die vorhandenen Systeme sichtbarer anzubringen, denn in der Tat ist ein Teil der Wirkung erzielt. Für uns ist aber viel wichtiger, was das operative Geschäft angeht, die Frage auch sinnvoller Ressourceneinsatz einerseits und auf der anderen Seite Datenschutzaspekte, nämlich die intelligente Videobeobachtung und Videoanalyse, die sich dadurch auszeichnet, dass vorgegebene Muster im Grunde genommen in das System hineingegeben werden. Erst wenn in einem bestimmten überwachten beobachteten Bereich etwas passiert, wenn da jemand etwas ablegt, länger sitzen- oder stehenbleibt, als das üblicherweise der Fall ist, plötzlich zu Fall kommt oder dergleichen mehr, dass erst dann das System anschlägt, dann die entsprechenden Bilder in die Einsatzzentralen, sei es Bundespolizei oder Landespolizei, übertragen werden und von dort dann gezielt und sofort Kräfte entsandt werden können. Das spart Ressource auf der einen Seite bei der Beobachtung, es muss nicht einer 40 Bildschirme oder zehn 400 Bildschirme beobachten. Die Systeme funktionieren, und es können gezielt und sehr schnell die Eingreifkräfte vor Ort gebracht werden. Dieses System funktioniert beispielsweise bei der Polizei in Mannheim im Land Hessen, wo man sich das entsprechend auch mal anschauen könnte.

Das in der gebotenen Kürze. – Vielen Dank für die Möglichkeit der DPoIG NRW, hierzu Stellung zu nehmen.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank, Herr Heller. – Und jetzt – ich hätte es kaum geglaubt – eine Minute vor der Zeit, Frau Krause-Schöne von der GdP aus dem Bund, Sie dürfen den Abschluss machen, bitte schön.

**Erika Krause-Schöne (Gewerkschaft der Polizei, Bundespolizei):** Erstmal herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Sehr geehrte Damen und Herren des Innenausschusses! Es ist jetzt schon bereits sehr viel ausgeführt worden, und es deckt sich in ganz vielen Bereichen mit den Ausführungen, die ich mir auch aufgeschrieben habe, die auch in unserer Stellungnahme für die Gewerkschaft der Polizei stehen.

Wo sind die größten Handlungsbedarfe? Die größten Handlungsbedarfe sehen wir als Gewerkschaft der Polizei nicht nur allein im Bahnhof als Bund, sondern auf den Zu-

und Abwegen, dass wir gerade, was hier angesprochen worden ist, die Quartiersaufsichten mehr bündeln müssen. Wir müssen dabei orientiert an ein Lagebild rangehen. Das hat Herr Prof. Zerbin sehr gut ausgeführt, denn nicht jeder Ort ist gleich. Wir haben Schwerpunkte, daraus können sich Brennpunkte entwickeln, und dabei ist dann zu gucken, welche Partner hole ich mit in ein Boot rein? Wie können wir zusammen agieren? Was muss gemacht werden?

Nicht jeder Raum, der vielleicht vom Äußerlichen her als Gefahrenpotential erscheint, ist ein Gefahrenpotential. Das muss man auch ganz realistisch sagen, und da muss man auch gucken. Worauf wir als Gewerkschaft der Polizei großen Wert legen, sind die Stärkung von Präventionsräten, dezentral aus kommunaler Sicht die Stärkung und auch die finanzielle Ressourcenschaffung für kommunale Präventionsräte, wo alle Partner mit drin sind.

Wir wissen, durch die Dislozierung der Bahn als Konzern haben wir einmal DB Service, die für den Bahnhofsmanagement Bereich zuständig sind, die aber wieder und zu DB-Netze gehören, die wieder unabhängig zum Fernverkehr sind, wobei der Nahverkehr wieder durchs Land bestellt wird, je nachdem, wie da die Bedarfe sind. Da sind für uns als Bundespolizei, wenn wir Feststellungen haben, oft nicht gleich die richtigen Ansprechpersonen immer zu finden. Da findet auch manches Mal eine Konzentration statt. Wir haben zwar die drei S-Zentralen, die bereits in den großen Bahnhöfen mit installiert sind, wo auch die kleinen Bahnhöfe mit aufgeschaltet sind. Wir haben eine sehr enge Zusammenarbeit mit DB Sicherheit in den jeweiligen Zuständigkeiten. Aber wir müssen auch gucken, wenn Personal selber von der DB AG vor Ort ist, was hier auch noch zu den Bahnhofsaufsichten gesagt worden ist, wobei ich auch gerne favorisiere, dass zwei Personen vor Ort sind. Da kann man das auch temporär machen. Man weiß bestimmte Schwerpunktzeiten, wo zum Beispiel sehr viel Bevölkerung ein-, umsteigt oder diesen Verkehrspunkt nutzt, dass dort dann Ansprechpersonen des jeweiligen Verkehrsunternehmens vor Ort sind, ansprechbar sind.

Das erhöht sehr viel subjektive Sicherheit, und die Bürger fühlen sich dadurch auch aufgehoben. Das stellen wir auch immer wieder fest bei Befragungen, bei Aufnahme. Aber auch selber, muss ich jetzt sagen, im praktischen Streifendienst wird das auch durch uns als Bundespolizei mit festgestellt, wenn wir mit den Bürgerinnen und Bürgern sprechen oder die auf uns zukommen.

Einheitlich dauerhafte Waffenverbotszonen, ja, in den großen Bereichen wie Düsseldorf oder Köln, an großen Bahnhöfen Kategorie-1-, Kategorie-2-Bahnhöfen befürworten wie dieses ausdrücklich, weil – wie schon bereits ausgeführt worden ist, sei es von Herrn Ostermann oder seinem Kollegen aus Nordrhein-Westfalen – schon die Ankündigung zu einer Abschreckung führt. Dabei ist es für uns durch die Einrichtung von Waffenverbotszonen selbstverständlich, dass wir dort Identitätsfeststellungen durchführen können, die können wir auch so vorher durchführen. Aber wir können dort dann auch gezielte Durchsuchungsmaßnahmen machen, wenn sie denn anlassbezogen erforderlich sind. Es ist auch eine Verstärkung allein mit der Ankündigung einer Waffenverbotszone für das subjektive Sicherheitsgefühl der Bevölkerung da, gegenseitig.

Sichtbare Videoüberwachung, hier wurde bereits mehrfach zu ausgeführt. Zur intelligenten Videotechnik möchte ich jetzt nicht wiederholen, schließe ich mich an. Ich

versuche jetzt mal, Schnellrednerin zu machen. Was nochmal wichtig ist – und da fand ich die Ausführungen von Frau Schröder aus dem Bundesland Niedersachsen sehr gut mit der urbanen Sicherheit. Ich teile auch nicht, was sie gesagt hat, das objektive und subjektive Sicherheitsempfinden zu trennen, das gehört für mich zusammen. Das ist unabdingbar. Es geht darum, die Synergieeffekte zwingend zu nutzen und dabei dieses Vermeidungsverhalten wirklich zu verhindern, dass zum Beispiel, was gesagt worden ist, Frauen vielleicht in späten Abendstunden, wenn der Raum nicht ausreichend beleuchtet ist, diesen Raum nicht zu betreten.

Ich bin da auch ganz bei Ihnen, Herr Zerbin, es ist wirklich so, wenn man sich anguckt, von der Opfer- und Tätergruppierung her sind häufiger junge Männer im Alter zwischen 20 und 35 Jahren Opfer und Täter in dieser Gruppierung zu finden als Frauen. Das ist – wir Frauen haben ein anderes subjektives Sicherheitsempfinden und schrecken da mehr zurück – außerdem auch geboten dadurch, dass wir Frauen in dem Moment auch Konfrontation und Gewaltausbrüche meinen. Das liegt auch in der Natur der Sache. Das ist im Gegensatz zu dem, wo junge Männer eher in der Aggressionsstrategie vorwärtsgehen und sich dort auch ihren Raum schaffen wollen.

Was wir haben und ein großer Nachteil ist, sind die gesamten bürokratischen Vorgaben, die hohen Kosten, die da sind. Prävention kann man leider nicht messen. Prävention bringt keinen Profit. Prävention bringt in dem Moment keine Zahlen, ist dadurch nicht messbar, also kann ich das auch dann dementsprechend nicht unterlegen. Das ist etwas, wo ein Umdenken mit in der Gesellschaft stattfinden muss, auch wenn es nicht messbar ist.

Es wurde schon mal gesagt, pragmatische Ansätze finden, Kommunen nicht allein agieren lassen, diesen Blick über den Tellerrand zu nehmen, Best-Practice-Beispiele und gerade die Kommunen, wenn sie agieren, dass sie auch nach links und rechts auf die anderen Partner/Partnerinnen gucken, die mit einzuholen sind, gerade in den Ordnungspartnerschaften.

Zu den anderen Ausführungen – ich sage jetzt mal den Oberbegriff –, gemeinsame Dienstleistungen, eine Mischung aus Bundespolizei, Landespolizei, Zoll, aber auch anderen Sicherheitspartnern haben sich sehr bewährt, weil wir in der jeweiligen Zuständigkeit darüber agieren können und sind dort auch sehr zufrieden. Das zeigt auch, dass wir dort Erfolge zu verzeichnen haben.

Dann möchte ich nur noch mal darauf verweisen, was ich nicht wusste, das Pilotprojekt vom zweiten Arbeitsmarkt in Wanne-Eickel, auf das verwiesen worden ist, das würde mich persönlich mal sehr interessieren, wie das denn umgesetzt worden ist. Vielleicht wäre das zum Beispiel so ein Best-Practice-Beispiel, wie wir das subjektive Sicherheitsempfinden auf Bahnhöfen erhöhen können.

Ich möchte aber nochmals verweisen, NRW hat deutschlandweit die meisten Bahnhöfe, das größte Schienennetz im Bundesland, die größte Dichte an Eisenbahnverkehr. Auch das muss mit beachtet werden, indem man diese Dichte hat und dass es dadurch auch zu Problemen kommen kann. Die gilt es dann, gemeinsam erstmal aufzuzeigen und dann Lösungen herbeizuführen.

Ich bedanke mich für die Ausführungen, die ich jetzt noch zeitlich ganz schnell machen konnte, im Namen der Gewerkschaft der Polizei und wünsche Ihnen viel Glück beim Umsetzen Ihrer Strategien. – Herzlichen Dank.

**Vorsitzender Daniel Sieveke:** Vielen Dank. Danke auch für den Ritt, den Sie so schnell durchziehen mussten. Das haben Sie aber gut hinbekommen. Wir haben Ihnen gar nicht das Gefühl gegeben, dass Sie fast keine Zeit mehr hatten, aber wir sind fast just in time angekommen.

Ich danke Ihnen für Ihre Auskünfte, für Ihre Zeit, die Sie uns geschenkt haben. Das Protokoll der Anhörung wird demnächst im Internetangebot des Landtags abrufbar sein. Der Ausschuss wird sich dann intensiv damit auseinandersetzen, die Auswertung durchführen.

Ich wünsche Ihnen eine gute Rückreise. Sollten Sie am Nachmittag noch Zeit haben, Lust gewinnen, das sind Ihre Themen, ich lade Sie recht herzlich um 13:30 Uhr zu unserer Arbeitssitzung mit spannenden Themen hier im Sitzungssaal E 3 A 02 ein. Sie können gerne daran teilnehmen. Nur, dann haben Sie kein Rederecht, das wollte ich nur sagen, aber herzlich willkommen. Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Daniel Sieveke  
Vorsitzender

**Anlage**

15.02.2022/15.02.2022

12





**Anhörung von Sachverständigen**  
des Innenausschusses**Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen – die Verkehrswende braucht  
attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte!**

Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 17/15462

**Initiative zur Stärkung der Sicherheit in öffentlichen Räumen im Rahmen der kom-  
munalen Kriminalprävention**

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/15631

am Donnerstag, dem 3. Februar 2022  
10.30 bis ca. 12.30 Uhr, Raum E3 A02, Livestream**T a b l e a u**

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
DB Sicherheit GmbH Regionalbereich West Dortmund	<b>Werner Lübberink</b> Henryck Fiedler Stephan Boleslawsky	<b>17/4780</b>
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) José Luis Castrillo Vorstand Gelsenkirchen	<b>José Luis Castrillo</b> Kilian Schäfer	<b>17/4783</b>
Fahrgastverband PRO BAHN Lothar Ebbers Pressesprecher Oberhausen	<b>Lothar Ebbers</b>	<b>17/4784</b>
Dr. Anke Schröder Landeskriminalamt Niedersachsen Kompetenzzentrum Urbane Sicher- heit Dezernat Forschung - Prävention – Jugend, Hannover	<b>Dr. Anke Schröder</b>	<b>17/4742</b>
Professor Dr. Bernhard Frevel Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen Zentralverwaltung, Gelsenkirchen	<b>Professor Dr. Bernhard Frevel</b>	<b>17/4716</b>
Dipl.-Soz. Dr. Tim Lukas Bergische Universität Wuppertal Bevölkerungsschutz, Katastrophen- hilfe und Objektsicherheit Forschungsgruppe Räumliche Kon- texte von Risiko und Sicherheit	<b>Dr. Tim Lukas</b>	<b>17/4759</b>

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
Professor Dr. Daniel Zerbin	<b>Professor Dr. Daniel Zerbin</b>	<b>17/4790</b>
Deutsche Polizeigewerkschaft Landesverband Nordrhein-Westfalen	<b>Bernd Heller</b>	<b>17/4778</b>
DPOIG Bundespolizeigewerkschaft Manuel Ostermann	<b>Manuel Ostermann</b>	<b>17/4782</b>
Gewerkschaft der Polizei Landesbezirk Nordrhein-Westfalen	- keine Teilnahme -	<b>17/4791</b>
Gewerkschaft der Polizei Bezirk Bundespolizei Erika Krause-Schöne	<b>Erika Krause-Schöne</b>	<b>17/4781</b>

\*\*\*