

26.10.2021

Antrag

der Fraktion der SPD

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

Zahlreiche nordrhein-westfälische Bahnhöfe und Haltepunkte und ihr unmittelbares Umfeld sind in einem jämmerlichen Zustand. Überbordende Müllablagerungen an Gleisen und Bahnsteigen, beschmierte Wände und zerschlagene Scheiben, beschädigte Fahrkartenselbstausgabegeräte, dunkle Zugänge und Unterführungen mit spärlicher Beleuchtung, in denen es penetrant nach Exkrementen riecht - all dies trägt dazu bei, dass Bahnhöfe in vielen Städten und Gemeinden als „Schandfleck“ und „öffentliches Ärgernis“ im Ortsbild gelten und darüber hinausgehend als Angsträume wahrgenommen werden, an denen sich die Menschen nicht nur unwohl, sondern oftmals auch unsicher fühlen. Unbestritten ist, dass in den vergangenen Jahren insbesondere an den zentralen, großen Bahnhöfen im Land einiges investiert wurde und an manchen Standorten klare Verbesserungen eingetreten sind. Gleichwohl sind nach wie vor zu viele insbesondere kleine und mittlere Stationen in einem fortschreitenden Zustand der Verwahrlosung, um dessen Beseitigung sich niemand angemessen kümmert und für den sich offenbar auch niemand mehr verantwortlich fühlt. Hier macht sich augenscheinlich zu häufig eine „Alles-Egal-Mentalität“ breit.

Nach dem im März 2021 veröffentlichten aktuellen Stationsbericht des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) sind rund 60 Prozent aller Bahnhöfe innerhalb des Verkehrsverbunds in einer schlechten Verfassung. Bewertet wurden in der Untersuchung die Aufenthaltsqualität, die Fahrgastinformation und die Barrierefreiheit an den 294 Bahnhöfen und Bahn-Haltepunkten im VRR im Jahr 2020. 159 Stationen stuften die Tester als „entwicklungsbedürftig“ ein, 15 waren aus Sicht der Prüfer „nicht tolerierbar“. Nach Angaben des VRR führten insbesondere Müll, Graffiti und anderweitige Verschmutzungen sowie bauliche Mängel zu den schlechten Ergebnissen. Zu ähnlichen Ergebnissen kam eine entsprechende Untersuchung durch die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Rheinland. Tester hatten im Herbst 2020 insgesamt 200 Nahverkehrs-Stationen unter die Lupe genommen. Hier wurde jeder zehnte Bahnhof und Haltepunkt als „nicht akzeptabel“ bewertet. Lediglich rund 60 % der Bewertungen landeten in der Kategorie „akzeptabel“. Auch hier hatte laut Angaben des NVR insbesondere das Thema Sauberkeit zu negativen Bewertungen geführt.

Solche unbefriedigenden Zustände machen viele Bahnhöfe und Haltepunkte zu Orten, an denen sich niemand gerne aufhält. Dies geht bei vielen Menschen einher mit einem gesteigerten subjektiven Unsicherheitsgefühl und vermehrter Furcht vor Kriminalität, unabhängig davon, ob diese an den jeweiligen Stationen nun objektiv begründet oder unbegründet ist. Insbesondere in der dunkleren Jahreszeit im Winter bereitet der Aufenthalt an manchen Bahnhöfen nicht wenigen Menschen allein aufgrund ihres heruntergekommenen Zustands Unbehagen und veranlasst sie dazu diese Orte zu meiden.

Datum des Originals: 26.10.2021/Ausgegeben: 27.10.2021

Für eine aus verkehrs- und klimapolitischen Gründen dringend notwendige Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs - im Rahmen der notwendigen und umfassenden Verkehrswende - und für das Bestreben, im „Pendlerland NRW“ mehr Menschen vom Auto auf die Schiene und auf andere öffentliche Mobilitätsangebote zu locken, ist das in jeder Hinsicht kontraproduktiv!

Unabhängig von der subjektiven Einschätzung der Reisenden sind darüber hinaus insbesondere zahlreiche große Bahnhöfe und ihr unmittelbares Umfeld auch in tatsächlicher Hinsicht nach wie vor Kriminalitätsschwerpunkte. So bezeichnete die Gewerkschaft der Polizei Bahnhöfe im Jahr 2018 ebenfalls als „Angsträume“. Auch wenn sich im vergangenen Jahr aufgrund der besonderen Corona-Situation und einer damit verbundenen geringeren Frequenz von Reisenden die Situation möglicherweise mancherorts zeitweise etwas entspannter dargestellt haben mag, hat sich diesbezüglich an der grundsätzlichen Bewertung nichts geändert. Insbesondere in Großstädten sind Bahnhöfe und ihre Umgebung Orte, die täglich von unzähligen Menschen passiert werden. Dies übt auch eine große Anziehungskraft auf bestimmte kriminelle Milieus aus, wie zum Beispiel auf Drogenhändler, Taschendiebe und auch Gewalttäter.

Dabei sind die großen nordrhein-westfälischen Bahnhöfe wie Köln, Düsseldorf oder Dortmund bei der Anzahl der von der Bundespolizei erfassten Delikte bundesweit in der Spitzengruppe, wie eine Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion vom 23.02.2021 (BT-Drucksache 19/26860) verdeutlicht. Der Kölner Hauptbahnhof rangierte demnach im Jahr 2020 mit 3.713 erfassten Delikten gleich nach dem Frankfurter Hauptbahnhof (4.043 Delikte) und weit vor den Hauptbahnhöfen anderer großer Ballungszentren wie Hamburg oder Berlin auf Platz 2 in Deutschland. Die in der Statistik erfassten Delikte bezogen sich dabei nur auf das eigentliche Bahnhofsgelände, das unmittelbare Umfeld der Bahnhöfe war nicht mit einbezogen.

Hinzu kommen die Schäden in Millionenhöhe, die an zahlreichen Bahnhöfen und Haltepunkten durch Vandalismusdelikte entstehen. Hiervon sind insbesondere kleine und mittlere Stationen mit geringerer sozialer Kontrolle betroffen. Gerade in den Nachtstunden hat ein menschenleerer Bahnhof immer wieder eine große Anziehungskraft auf Sprayer oder solche Personen, die einfach nur zerstören wollen. Allein im Jahr 2019 gab es an den nordrhein-westfälischen Bahnhöfen Vandalismus- und Graffiti-schäden in Höhe von 3,6 Millionen Euro. Dies entspricht einem Anstieg von mehr als 27 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, als die entsprechenden Schäden bei 2,8 Millionen Euro lagen. Der NVR wies im Zusammenhang mit seinem aktuellen Stationsbericht dabei auf die oftmals unterschiedlichen Zuständigkeiten für die Beseitigung dieser Schäden hin. Zum Teil liegen diese demnach bei den Stationsbetreibern, wie z.B. der DB Station & Service AG oder anderen Betreibergesellschaften, zum Teil aber auch bei Kommunen oder Privaten, etwa wenn zum Beispiel betroffene Zugangsbereiche im kommunalen Besitz liegen oder Gebäude in privaten Besitz übertragen wurden.

Die entscheidende Frage ist, wie sowohl die Verbesserung der objektiven Sicherheit an Bahnhöfen als auch eine Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste als Bahnstufennutzer erreicht werden kann.

Ein Aspekt ist in diesem Zusammenhang sicherlich der zielgerichtete Einsatz von Sicherheitstechnik und die Durchführung von baulichen Maßnahmen, wie zum Beispiel die Installierung von Videotechnik oder die Beseitigung „dunkler Ecken“ durch bessere Beleuchtung und ähnliche Umbauten. Vor diesem Hintergrund wurde in den vergangenen Jahren die Videobeobachtung an vielen Bahnhöfen und Bahnstationen auch ausgebaut. Gleichwohl besteht hier noch weiteres Verbesserungspotenzial. So wird gelegentlich

bemängelt, dass entsprechende Kameras oftmals nicht offen sichtbar, sondern „versteckt“ angebracht sind und dass in diesen Fällen nur eine geringe Abschreckungswirkung auf potentielle Täter erzielt werden kann. Selbstverständlich muss dabei in sämtlichen Fällen der Videobeobachtung dafür gesorgt werden, dass diese auch immer mit Personal hinterlegt wird, damit die laufenden Aufzeichnungen ständig beobachtet werden können.

Eine weitere Maßnahme gegen Gewaltkriminalität ist die Schaffung der Möglichkeit zur Einrichtung von dauerhaften Waffenverbotszonen an großen Bahnhöfen. Allein im Zuständigkeitsbereich der Inspektion Köln verzeichnete die Bundespolizei im Zeitraum Oktober 2020 bis Mai 2021 nach eigenen Angaben über 120 Vorgänge, die in einem Zusammenhang mit Waffen oder anderen gefährlichen Gegenständen standen. Dabei spielten nach Angaben der Bundespolizei unterschiedliche Arten von Messern (Einhand-, Butterfly, Cutter-, Klapp-, Brot-, Spring-, Kampf- oder Küchenmesser) die größte Rolle. Entsprechende Verbotszonen werden zwar nicht jeden Täter abschrecken und können auch nicht lückenlos kontrolliert werden, senden aber gleichwohl ein wichtiges Signal und geben der Polizei im Hinblick auf ihre Kontrollbefugnisse erweiterte Handlungsmöglichkeiten.

Der letztendlich entscheidende Aspekt ist jedoch ein anderer: Um Angsträume zu beseitigen, reicht es nicht aus, lediglich an bestimmten Stellen Kameras aufzuhängen. Vielmehr ist die Präsenz von Personal, das sich um Ordnung und Sicherheit kümmert bzw. Unterstützung schnell hinzuruft, von überragender Bedeutung. Ohne eine hauptamtliche soziale Kontrolle sind die meisten Investitionen in Reparaturen und Reinigungsleistungen wenig nachhaltig. Auch wenn es nach Jahren der Ausdünnung zuletzt wieder zu einer dringend erforderlichen

Aufstockung des Personals der Bundespolizei gekommen ist, reichen die bisher getroffenen organisatorischen Maßnahmen noch nicht aus, um die Sicherheit an Bahnhöfen und in ihrem Umfeld umfänglich zu verbessern. Als Hindernis erweisen sich hier oftmals die jeweils unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bundespolizei und Landespolizei. Die Bundespolizei ist für die Sicherheit auf den Fern- und S-Bahnhöfen zuständig, aber nicht für die U-Bahnhöfe und das Umfeld der großen Stationen. Umgekehrt sind Landespolizei und kommunale Ordnungsdienste für das unmittelbare Umfeld der Bahnhöfe zuständig, die jedoch häufig in gleichem Umfang Kriminalitätsbrennpunkte sind wie die eigentlichen Bahnhofsgebäude und deshalb nicht von diesen isoliert betrachtet werden können. Zusätzlich sorgen in großen Bahnhöfen und in Zügen auch die Sicherheitskräfte der Deutschen Bahn AG für Sicherheit. Diese unterschiedlichen Zuständigkeiten behindern allzu oft eine effiziente, übergreifende Bekämpfung von Kriminalität in den Bahnhofsbereichen und in ihrem gesamten unmittelbaren Umfeld. Eine bessere Vernetzung der unterschiedlichen Akteure ist hier sinnvoll.

Vor allem besteht aber eine Schwachstelle im Hinblick auf die zahlreichen kleinen und mittleren Bahnhöfe. Während an den großen Stationen Polizeikräfte und DB-Sicherheitsdienst dauerhaft vor Ort sind, ist das bei den kleinen Stationen in der Regel nicht der Fall. Aus diesem Grund ist es erforderlich, die in den 1990er Jahren im Zuge der Bahnreform abgeschaffte Funktion des Bahnhofsvorstehers im Sinne einer Bahnhofsaufsicht wieder einzuführen. Alleine die Tatsache, dass auch an kleineren Bahnhöfen jemand direkt vor Ort zuständig und präsent ist, der soziale Kontrolle vor Ort ausübt und sich um ihren Zustand kümmert, könnte Vandalismus und Verwahrlosung reduzieren und damit einhergehend auch das Sicherheitsgefühl bei den Fahrgästen verbessern.

Die Bahnhofsaufsicht soll dabei „die gute Seele des Bahnhofs“ sein. Sie soll einerseits direkter Ansprechpartner für Fahrgäste sein und diese bei Bedarf unterstützen, indem sie sich zum Beispiel um die Bedürfnisse älterer Menschen oder von Menschen mit Behinderung kümmert. Andererseits soll sie auch für das Erscheinungsbild und die Ordnung an den Bahnhöfen verantwortlich sein. Entsprechende Aufgabenbereiche sind in diesem Zusammenhang zum

Beispiel Hausmeisterdienste, wie das Aufsammeln von Müll, die Pflege von Grünbeeten, die Vornahme von Winterdienst und die Durchführung kleinerer Reparaturen. Darüber hinaus soll sie die zügige Beseitigung von größeren Schäden und Mängeln organisieren und die hiermit beauftragten Fremdfirmen beaufsichtigen. Bei Eintreten eines Notfalls kümmert sie sich um die Alarmierung von Polizei, Rettungsdienst oder DB-Sicherheitsdienst.

Erforderlich ist in diesem Zusammenhang, dass die jeweilige Bahnhofsaufsicht auch mit einem Budget zur eigenständigen Beseitigung von - zumindest kleineren oder mittleren - Schäden ausgestattet wird. Denn entscheidend ist, dass insbesondere Vandalismusschäden und Vermüllung schnell beseitigt werden und nicht erst nach längeren Zeiträumen aufgrund von bürokratischen Antragswegen und Prozessen. Denn die hiervon betroffenen Orte laden oftmals sehr schnell „Nachahmungstäter“ ein und die Verwahrlosung schreitet dann immer weiter voran.

Angesichts der großen Anzahl an Bahnhöfen und Haltestellen in Nordrhein-Westfalen ist situationsbezogen zu entscheiden, ob für die jeweiligen Stationen die ausschließliche Zuständigkeit einer Bahnhofsaufsicht erforderlich ist, oder ob es je nach Region und Örtlichkeit ausreichend ist, wenn eine Aufsicht für insgesamt zwei bis drei Stationen verantwortlich ist. In diesen Fällen wäre dann an der am stärksten frequentierten Station die Hauptpräsenz einzurichten.

Zu prüfen ist zudem, ob die Einführung einer Bahnhofsaufsicht und weiterer Arbeitsangebote im Bereich von Bahnhöfen über eine Verknüpfung mit dem ausgeweiteten sozialen Arbeitsmarkt erfolgen kann. Für viele Menschen, die auf dem ersten Arbeitsmarkt aktuell kaum Chancen haben, könnte eine Betätigung als Bahnhofsaufsicht eine Möglichkeit darstellen, den (Wieder-)Einstieg in das Berufsleben zu schaffen. Verbunden wäre dies mit einer Tätigkeit, die die Gesellschaft als wertvoll ansieht und für viele Menschen konkrete Verbesserungen bedeuten würden. Hierdurch könnte nicht zuletzt auch das Interesse der Stationsbetreiber für die Wiedereinführung der Bahnhofsaufsicht gesteigert werden, da sich dies für sie kostenreduzierend auswirken würde.

Dass mehr personelle Präsenz an Bahnhöfen ein wichtiger Beitrag zur Steigerung von Attraktivität und Kundenfreundlichkeit ist, wird niemand bestreiten. So hat die Deutsche Bahn selbst ein Modellprojekt zur Wiedereingliederung von langzeitarbeitslosen Menschen auf den Weg gebracht, das Ende 2019 in Berlin und in Nordrhein-Westfalen erfolgreich gestartet worden ist. In diesem Zusammenhang beschäftigt das Unternehmen heute 17 Mitarbeiter, sieben in Berlin, vier in Köln und sechs in Wanne-Eickel. Sie arbeiten dort als Servicekräfte an den Bahnhöfen. Die Ausweitung solcher Beschäftigungsmodelle für qualifizierte langzeitarbeitslose Menschen ist somit eine Initiative, die im Interesse der Kunden des SPNV ausgeweitet werden muss. Darüber hinaus muss das auch im Interesse der Bahn selbst sein, weil eine vermehrte personelle Präsenz vor Ort zur Vermeidung von Vandalismus beiträgt.

I. Der Landtag stellt fest:

- Insbesondere die großen Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen und ihr unmittelbares Umfeld sind nach wie vor überproportional und in zu hohem Maß von Kriminalität betroffen.
- Der Zustand zahlreicher kleiner und mittlerer Bahnhöfe und Haltepunkte in Nordrhein-Westfalen ist trotz einiger in den vergangenen Jahren erfolgter Sanierungsbemühungen nach wie vor verwahrlost und in einem unhaltbaren Zustand. Das hat auch Auswirkungen auf das subjektive Sicherheitsgefühl vieler Fahrgäste.

- Für eine erfolgreiche, notwendige und umfassende Verkehrswende braucht es sichere und attraktive öffentliche Mobilitätsangebote. Dazu gehören auch ansprechende Bahnhöfe und Haltepunkte. Nur so kann eine wirksame Veränderung des Modal-Split zugunsten von ÖPNV, SPNV und Fernverkehr der DB AG gelingen. Der heruntergekommene Zustand vieler Bahnhöfe und Haltepunkte ist in diesem Zusammenhang kontraproduktiv für das verkehrs- und klimapolitisch dringend erforderliche Ziel, insbesondere den öffentlichen Personenverkehr attraktiver zu gestalten, um in Zukunft mehr Menschen als bisher von der Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote zu überzeugen.
- Um die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen, ist dafür Sorge zu tragen, dass zum einen eine deutliche Verbesserung der Sicherheit an Bahnhöfen erreicht wird und dass zum anderen Mängel und Schäden an Bahnhöfen zukünftig umgehend und konsequent beseitigt werden, um deren Erscheinungsbild und Image zu verbessern.

II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

- An den großen Schwerpunktbahnhöfen in Nordrhein-Westfalen (Köln, Düsseldorf, Dortmund etc.) ist eine bessere Vernetzung der verschiedenen Akteure erforderlich, die für die Sicherheit am Bahnhof und in seinem unmittelbaren Umfeld verantwortlich sind (z.B. gemeinsame Dienststellen/Teams von Bundespolizei und Landespolizei oder aber „Runde Tische“ von Bundespolizei, Landespolizei, Zoll, DB-Sicherheitsdienst, kommunalen Ordnungsdiensten und Sozialarbeitern bzw. Streetworkern). Die Landesregierung muss zusammen mit den verantwortlichen Stellen im Bund, in den Kommunen und bei der Deutschen Bahn geeignete Möglichkeiten zur besseren Vernetzung prüfen und in die Wege leiten.
- Die Landesregierung soll die Initiative ergreifen, um zusammen mit den verantwortlichen Stellen im Bund, bei der Deutschen Bahn und bei den Verkehrsverbänden ein Konzept für die Einführung der Funktion einer „Bahnhofsaufsicht“ zu entwickeln. Diese soll als Ansprechpartnerin für Fahrgäste dienen und für das Erscheinungsbild und die Ordnung auf jeweils einem oder mehreren Bahnhöfen (situationsbezogen je nach Bedarf) verantwortlich sein. Zu prüfen ist, inwiefern man hier auch den sozialen Arbeitsmarkt mit einbinden und die bestehenden Pilotprojekte bedarfsgemäß ausweiten kann.
- Die Bahnhofsaufsichten haben insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Bahnhöfe und Haltepunkte in Nordrhein-Westfalen nach Sanierung in einem guten Zustand erhalten werden und dass zukünftig Vandalismusschäden und Vermüllung an den Stationen konsequent und sofort beseitigt werden, um zu vermeiden, dass diesbezüglich „Dauerzustände“ entstehen und Nachahmungstäter angezogen werden. Damit wird die Aufenthaltsqualität an den Stationen erhöht und man verhindert, dass diese zu Orten werden, an denen sich die Fahrgäste nicht mehr wohlfühlen und an denen sich bei vielen Menschen ein hohes subjektives Unsicherheitsgefühl einstellt. Zur unbürokratischen und schnellen Erledigung ihrer Aufgaben müssen die Bahnhofsaufsichten mit einem eigenständigen Budget für die Reparaturen von kleinen oder mittleren Schäden und die Beseitigung von kleinen Mängeln ausgestattet werden.
- Die Landesregierung soll zusammen mit den verantwortlichen Stellen im Bund, bei der Deutschen Bahn und in den Kommunen die Einrichtung von Waffenverbotszonen zumindest im Bereich der großen Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen und in ihrem unmittelbaren Umfeld in die Wege leiten.

- Die Landesregierung soll sich beim Bund und bei der Deutschen Bahn - dort wo es erforderlich ist - für eine weitere Optimierung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Videobeobachtung einsetzen. Dies beinhaltet z.B. auch eine bessere „Sichtbarmachung“ von Kameras an einzelnen Standorten, um die Abschreckungswirkung auf potentielle Täter zu erhöhen.

Thomas Kutschaty
Sarah Philipp
Sven Wolf
André Stinka
Hartmut Ganzke
Carsten Löcker

und Fraktion