



**Gewerkschaft
der Polizei**
Bundespolizei

Gewerkschaft der Polizei · Forststraße 3a · 40721 Hilden

Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/4781**

Alle Abg

Forststraße 3a
40721 Hilden

Tel.: 0211 7104-0
Fax: 0211 7104-555

gdp@gdp-bundespolizei.de
www.gdp-bundespolizei.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben

Unser Zeichen

Datum

20.01.2022

Betreff: A09-Sicherheit-03.02.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gewerkschaft der Polizei-Bezirk Bundespolizei bedankt sich für die Gelegenheit zum Antrag „Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen- die Verkehrswende braucht attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte“ der SPD-Landtagsfraktion Stellung nehmen zu können.

Die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin ist zuständig für die Wahrnehmung der Aufgaben der Bundespolizei in NRW und nimmt, neben vielen anderen Aufgaben, die bahnpolizeiliche Aufgabe nach § 3 des Gesetzes über die Bundespolizei (BPoIG) wahr.

Die örtliche Zuständigkeit umfasst neben dem Bereich Aachen in NRW die Schwerpunktbahnhöfe Düsseldorf, Köln, Essen, Dortmund und Münster.

Das Bundesland NRW ist nicht nur das bevölkerungsreichste Bundesland, sondern auch das Bundesland mit der höchsten Eisenbahninfrastruktur im Bundesgebiet. Dies bedeutet zwangsläufig eine hohe Frequentierung des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes im Personen- und Güterverkehr, aber auch eine sehr hohe Dichte von Bahnhöfen und Haltepunkten.

Die Personalstärke der Bundespolizei ist im Gegensatz zu 2018 durch die Personaleinstellungsoffensive in der Bundespolizei bereits wesentlich erhöht worden und es finden weitere Personalzuwächse statt. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass die neu eingestellten Anwärter zunächst eine polizeiliche Ausbildung durchlaufen müssen, bevor sie unterstützend tätig werden können. Ebenfalls darf diese Offensive nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Zugänge in großen Teilen nur die sog. Ruhestandsdaten ausgleichen.

Dies führt dazu, dass die Bundespolizei insgesamt durch personelle Engpässe gezwungen ist, Prioritäten zu setzen. Neben den Schwerpunktdienststellen an den Flughäfen bedeutet dies für den bahnpolizeilichen Bereich, dass die Konzentration von Bundespolizei an den Hauptbahnhöfen in Großstädten auf Grund der Kriminalitätsschwerpunkte stattfindet und daher nicht täglich präsent in der Fläche ist.

Gerade die Landespolizei NRW ist häufig gezwungen, unterstützend einzugreifen, weil die Bundespolizei nicht mehr vor Ort ist bzw. längere Anfahrtswege hat. Leider wird die Anzahl der Anrufe und die Anzahl der Fälle, in denen die Landespolizei unterstützend eingreift, nicht statistisch festgehalten. Festzustellen ist aber, dass die Bürger und Bürgerinnen nicht nur verärgert sind, sondern hierdurch zusätzlich subjektive Ängste aufgebaut werden.

Der Antrag der SPD kann daher vollumfänglich unterstützt werden und wird hier aus Sicht der GdP-Bezirk Bundespolizei lediglich ergänzt:

Einer der wichtigsten Punkte aus polizeilicher Sicht ist eine optimierte Vernetzung der Partner im Bereich der Sicherheit. Dies liegt nicht nur darin begründet, dass aufgrund des Föderalismus und der unterschiedlichen Aufgaben der Landespolizei und Bundespolizei verschiedene Zuständigkeiten bestehen, sondern auch darin, dass die Probleme Vandalismus und (gefühlte) Gewaltkriminalität interdisziplinär anzugehen sind.

Hierbei müssen verschiedene Ansätze zu einem einheitlichen Konzept verbunden werden:

Zum einen die Polizei als Prävention in und um den Bahnhof / Haltepunkt, aber auch die Kontrolle und Aufsicht durch erhöhte Frequentierung von zivilen und erkennbaren Bahnpersonal. Dies sollte nicht nur Personal der Bahnsicherheit sein, sondern auch Personal mit Zuständigkeiten des Bereiches Station und Service (DB Netze).

Bahnhöfe werden der Anlage entsprechend von der Deutschen Bahn AG in verschiedenen Kategorien eingeteilt.

Die Bahnhöfe der Kategorien I und II sollten sukzessive mit entsprechenden Kameras ausgestattet werden, bei denen die Bilder bei der Bundespolizei „auflaufen“. Dies betrifft insbesondere die Großstadtbahnhöfe und wird vom Bund finanziert.

Die Videoaufzeichnungen sowie die „Lifebeobachtung“ (3-S-Zentrale und Bundespolizei) haben eine starke Abschreckungswirkung, da hierdurch Straftäter noch vor Ort gestellt werden können bzw. im Nachhinein durch die Videoauswertung einer Verfolgung zugeführt können.

Das Einrichten von Waffenverbotszonen, insbesondere im Bereich von Kriminalitätsschwerpunkten in und um Hauptbahnhöfe, wie z.B. Köln wird ausdrücklich begrüßt.

Die Präventionsarbeit ist aber der wichtigste Baustein im Gesamtkomplex. Es ist bekannt, dass dort wo Zerstörungen und Vandalismus stattgefunden haben, dies zu einer weiteren Fortführung von Vandalismusschäden führt. (Broken-Windows-Theorie).

Um Vandalismus als Freizeitbeschäftigung zu vermeiden, sollten Präventionsprojekte eingerichtet bzw. auszubauen werden.

Auf Kreis- und Städteebene gibt es sehr oft Präventionsräte, sprich einen Koordinierungskreis in den Behörden mit den unterschiedlichsten Partnern, wie Jugendämtern, Kirchenvertretern, Polizei und Ordnungsämtern zusammenarbeiten.

Die dort entstehenden Synergieeffekte müssen genutzt werden, wenn beispielsweise die Landespolizei oder die entsprechende Kreisverwaltungsbehörde von einer erhöhten bahnrelevanten Kriminalität Kenntnis erlangt (neue Jugendkriminalität; Vandalismus in anderen nahegelegenen Orten wie Spielplätzen etc.), sollte dies im Koordinierungskreis thematisiert werden und an die Bundespolizei weitergeleitet werden, soweit sie nicht Teil des Koordinierungskreises ist.

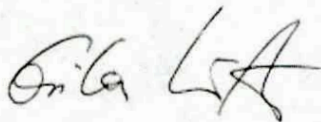
So könnte die Bundespolizei mit erhöhter Präsenz agieren und Präventionsarbeit vor Ort leisten.

Gleichzeitig sollte durch bauliche Maßnahmen wie mehr Licht und sichtbare Videotechnik die Begehung von Straftaten unattraktiv und als undurchführbar suggeriert werden.

Auch das Umfeld, sprich die Zuwegungen zu den Bahnhöfen und Haltepunkten, insbesondere in den Flächen sind mit zu betrachten. Sei es durch Rückschnitte bei Grünflächen und Beleuchtungen, die wirklich „hell“ sind. Dies verstärkt ein positives Sicherheitsgefühl.

Präventionsarbeit ist in der Statistik nicht messbar, ist aber ein kostenintensiver Bereich. Allein deswegen gilt es hier, trotz der verschiedensten Zuständigkeiten der unterschiedlichsten Partner nicht nur in der Behördenstruktur zu bündeln.

Mit freundlichen Grüßen
Der Bezirksvorstand



Erika Krause-Schöne
Stellvertretende Vorsitzende



◀ zurück zur Übersicht

Bahnhofskategorien

Die sieben Bahnhofskategorien

Um Bahnhöfe bedarfsgerecht weiterentwickeln zu können, haben wir ca. 5.400 Stationen in sieben Kategorien eingeteilt. So bringen wir Kundenbedürfnisse und Wirtschaftlichkeit in Einklang und zeigen Entwicklungsziele für jeden einzelnen Bahnhof auf.

Jeder Bahnhof wird gemäß der im Stationspreissystem „SPS 11“ festgelegten Kategorisierungslogik einer von sieben Kategorien zugeordnet.

Für die Kategorisierung maßgebend sind die Ausprägung bzw. das Vorhandensein von folgenden sechs Kategorisierungselementen:

- Anzahl Bahnsteigkanten
- Maximale Bahnsteiglänge
- Anzahl Reisende
- Anzahl Zughalte
- Vorhandensein technischer Stufenfreiheit
- Vorhandensein Service-Personal

Die Gewichtung der einzelnen Kategorisierungselemente ist kostenseitig hinterlegt. Somit werden Bahnhöfe mit ähnlichen Gesamtkosten in einer Kategorie abgebildet. Im Ergebnis können aus diesem Grund auch Bahnhöfe in ein und dieselbe Kategorie eingeordnet sein, die auf den ersten Blick z.B. hinsichtlich der verkehrlichen Bedeutung (Anzahl Reisende, Anzahl Zughalte) höchst unterschiedlich sind. Entscheidend ist jedoch, dass die Gesamtkosten über die sechs Kategorisierungselemente möglichst vergleichbar sind.

Trotz etwaiger Unterschiede weisen die Bahnhöfe in den sieben Kategorien in der Regel folgende Leistungsmerkmale auf:

▼ Kategorie 1

Die 21 deutschen Bahnhöfe der Kategorie 1 verfügen über eine große und leistungsstarke Infrastruktur, sind stark frequentiert und technisch stufenfrei. In repräsentativen Gebäuden, die im Zentrum der Großstädte liegen, finden Bahnreisende und Bahnhofsbesucher grundsätzlich sämtliche Dienstleistungen rund um die Bahn. Das Angebot wird ergänzt durch zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, wobei auf persönlichen Kundenservice großer Wert gelegt wird. Hochwertige Ausstattungsmaterialien sorgen für ein angenehmes Ambiente.



▼ Kategorie 2

Die 87 Bahnhöfe der Kategorie 2 sind häufig wichtige Zustiegspunkte für den Fernverkehr oder Schnittstellen zu den großen Flughäfen und Hauptbahnhöfen größerer Städte. Alle bedeutenden infrastrukturellen Einrichtungen sowie Dienstleistungen rund um die Bahnreise sind vorhanden. Zudem ist eine Betreuung der Reisenden in den Hauptverkehrszeiten durch unsere Mitarbeiter gewährleistet. Ausstattung und Service haben ein ähnlich hohes Niveau wie an Bahnhöfen der Kategorie 1.



▼ Kategorie 3

Bahnhöfe der Kategorie 3 sind häufig Hauptbahnhöfe kleiner bis mittelgroßer Städte. Die verkehrliche Bedeutung bzw. die Anzahl der Reisenden an den 239 Bahnhöfen dieser Kategorie ist in der Regel dementsprechend groß. Die Ausstattung orientiert sich daran: moderne Fahrgastinformationsanlagen, Aufzüge und Fahrtreppen sind an solchen Bahnhöfen vorzufinden. Viele dieser Bahnhöfe verfügen über ein Empfangsgebäude mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten.

▼ Kategorie 4

Rund 630 Bahnhöfe sind der Kategorie 4 zugeordnet. Darunter zählen z.B. Bahnhöfe in Ballungsräumen, die stark durch den Regional- und Stadtverkehr geprägt sind. Die Reisenden sind daher häufig Pendler mit kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof. Die funktionale Ausstattung ist mit der eines Busbahnhofs vergleichbar und beinhaltet in der Regel Wetterschutz und Sitzgelegenheiten.

▼ Kategorie 5

Die Kategorie 5 beinhaltet Bahnhöfe kleinerer Städte und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe, die größtenteils von Pendlern genutzt werden. Diese rund 1.000 Bahnhöfe sind weniger belebt, weshalb auf eine robuste Ausstattung geachtet wird, die Vandalismus standhält. Weniger ist hier oft mehr: Statt in nicht benötigte Ausstattung zu investieren, werden

finanzielle Mittel wirkungsvoller für Reinigung und Instandhaltung eingesetzt.



▼ Kategorie 6

Die über 2.500 kleineren Bahnhöfe liegen meist in dünn besiedelten Gegenden an Standorten mit geringen Reisendenzahlen und stellen die Grundversorgung im Schienenpersonennahverkehr sicher. Die Ausstattung beschränkt sich zumeist auf das Notwendigste.

▼ Kategorie 7

Bahnhöfe dieser Kategorie können allgemein als „Landhalt“ bezeichnet werden. Die ca. 900 darunterfallenden Bahnhöfe verfügen in der Regel über eine sehr einfache bzw. geringe Infrastruktur (z.B. nur eine Bahnsteigkante), sind aufgrund ihrer ländlichen Lage nur sehr gering frequentiert und bedürfen daher in der Regel weder den Einsatz von Service-Personal noch Anlagen der technischen Stufenfreiheit.



Gollmitz NL

Die Liste aller Bahnhöfe mit der Zuordnung zu den Kategorien können Sie als PDF herunterladen.



Kontakt

Vertrieb

Servicenummer für Geschäftskunden
DB Station&Service AG

Europaplatz 1
10557 Berlin
Deutschland

✉ vertrieb.isvp@deutschebahn.com

☎ +49 30 297-65050

☎ Telefax: +49 30 297-65058

© 2017 Deutsche Bahn AG

▼ Quellenangabe der Bilder

[1] DB AG/Christian Bedeschinski [2] DB AG / Volker Emersleben [3] DB AG / Uwe Miethe [4] DB AG / psdesign1
Fotolia [5] DB AG / Hans-Joachim Kirsche [6] DB AG / Axel Hartmann [7] DB AG / iStock 000016090766 [8] DB AG /
vege - Fotolia [9] DB AG [10] DB AG [11] DB AG [12] DB AG [13] DB AG [14] DB AG [15] DB AG / Volker Emersleben
[16] Max Lautenschläger [17] Max Lautenschläger [18] Jet-Foto Kranert [19] Max Lautenschläger [20] vege - Fotolia
[21] DB AG / Arne Lesmann [22] DB AG / Arne Lesmann [23] DB AG [24] Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola [25]
Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola [26] DB AG / Volker Emersleben [27] DB AG [28] DB AG / SIEMENS [29]
Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola [30] Deutsche Bahn AG [31] DB AG / malp - Fotolia [32] DB AG / Wolfgang
Klee [33] DB AG / Arne Lesmann [34] DB AG / Fotolia stockWERK [35] DB AG / Fotolia_103689504 [36] DB AG /
Holger Peters [37] DB AG [38] DB AG [39] DB AG / iStock - Photolyric Stock Productions (Klöpffer & Eisenschmidt
GbR); [40] DB AG [41] DB AG / Fotolia [42] DB AG / Uwe Miethe [43] Thomas Kappes [44] DB AG / Volker
Emersleben [45] DB AG [46] DB AG / psdesign1 Fotolia [47] DB AG [48] DB AG / Uwe Miethe [49] DB AG / Ralf
Kreuels [50] DB AG / Uwe Miethe [51] DB AG / Fotolia [52] DB AG / Wolfgang Klee [53] DB AG / ktsdesign - Fotolia
[54] DB AG / Thorsten Doerr [55] DB AG / Marcus Ewers [56] Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski [57]
Deutsche Bahn AG / Stefan Klink [58] DB AG [59] DB AG