

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
17/4782**

Alle Abg



**DPoIG**  
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT  
im DBB  
**Bundespolizeigewerkschaft**

Stellv. Bundesvorsitzender  
**Manuel Ostermann**

Anhörung von Sachverständigen des Innenausschusses des Landtags NRW

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

Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 17/15462

**Stellungnahme DPoIG Bundespolizeigewerkschaft  
zum Antrag der SPD-Fraktion**

Nordrhein-Westfalen steht aufgrund einer hohen Frequentierung an diversen Nah- und Fernhaltepunkten sowie diversen Hauptverkehrsknoten vor einer besonderen sicherheitspolitischen Herausforderung und damit einhergehend auch in Verantwortung, wenn es um die Umsetzung der Verkehrswende geht.

Die Verkehrswende wird prognostisch eine Verdopplung der Fahrgastzahlen zur Konsequenz haben und damit die Infrastruktur ÖPNV noch priorisierender in den Fokus der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bringen.

Weiterhin ist zu befürchten, dass mit Anstieg der Fahrgastzahlen, aber gleichzeitig unveränderten baulichen Infrastrukturen, die strafrechtlich relevanten Delikte zunehmen werden.

Um dieser Verantwortung u.a. im technischen und personellen Sinne gerecht zu werden, haben das Bundesinnenministerium und die DB AG einen Rahmenvertrag abgeschlossen. In diesem Vertrag wurden allein im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei in Nordrhein-Westfalen über 120 Bahnhöfe in drei Stufen kategorisiert.

Die Kategorisierungen sind insbesondere bei der Beurteilung notwendiger Sachausstattung bei sicherheitsrelevanter Infrastruktur von Bedeutung.

Die Errichtung technischer Komponenten im Bereich sicherheitsrelevanter und sensibler Infrastrukturen steht dabei in einem besonderen Fokus.

Dabei verbaut die DB AG im Auftrag der Bundespolizei technische Einrichtungen, hier im speziellen Kamera- und Videotechnik. Die Daten, welche durch Nutzung von Kamera- und Videotechnik erhoben werden, gehören der Bundespolizei und der Umgang mit diesen Daten obliegt den sensiblen Voraussetzungen datenschutzrechtlicher Bestimmungen. Die Kategorisierungen 1 und 2 fallen dabei ausschließlich in die Zuständigkeit der DB AG und der Bundespolizei, so dass der Einsatz von Videotechnik durch §27 BPolG (Selbsttätige Bildaufnahmen- und Bildaufzeichnungsgeräte) gesetzlich normiert und adressiert ist. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Einsatz von Kamera- und Videotechnik keinen Straftatverdrängungseffekt hat.

Die Errichtung teilautomatisierter Videoanalysen kann jedoch insbesondere im präventiven Bereich zur Gefahrenerkennung und Gefahrenabwehr zu einer erheblichen Verbesserung beitragen.

Diverse Marktanalysen führen zu stetigen Verbesserungen im Bereich der künstlichen Intelligenz (KI), so dass der Einsatz von KI gegenwärtig und zukünftig ein Zugewinn sowohl im präventiven als auch im repressiven Tätigwerden darstellt.

Der Einsatz künstlicher Intelligenz kann temporär, zu bestimmten herausragenden Lagen wie z.B. Anschlaglagen, Fahndungen nach Personen bei Entführungen uvm., in Form einer biometrischen Gesichtserkennung zum Einsatz gebracht werden.

Insbesondere bei den in Kategorisierung 3 eingestuften Bahnhöfen und Haltepunkten stehen die Länder in herausragender Verantwortung, da hier ausschließlich die jeweiligen Länder für die technische Ausstattung zuständig sind.

Für NRW ist das eine Größenordnung von über 100 Bahnhöfen und Haltepunkten.

Die Verkehrsbetriebe stellen die Gelder für die Video- und Kamertechnik zur Verfügung. Richtwert bei der Beschaffung ist das Anforderungsprofil, welches in der Rahmenvereinbarung zwischen DB-AG und BMI festgeschrieben ist. Dabei ist die Video- und Kamertechnik anders als bei den klassifizierten Bahnhöfen und Haltepunkten der Stufe 1 und 2 ausschließlich mit einer Live-Übertragung und nicht mit einer Aufzeichnung eingerichtet.

Es besteht hier die Möglichkeit die jeweilige Video- und Kamertechnik nach den Voraussetzungen der Bundespolizei zu installieren und somit die datenschutzrechtliche Verantwortung zu übertragen.

Ein einheitlicher Standard im Bereich der sicherheitsrelevanten Sachausstattung wäre begrüßenswert, da sowohl datenschutzrechtliche Voraussetzungen aus einer Hand gewährleistet, als auch der präventive Aspekt zur Stärkung des objektiven und subjektiven Sicherheitsempfinden der Bürgerinnen und Bürger wirksam gestärkt wird.

Ein weiterer essenzieller Aspekt, ein Mehr an Sicherheit im Bereich des ÖPNV der Kategorie 1 und 2 zu gewährleisten, ist die Aufstockung der Ist-Stärke von Polizeivollzugsbeamten der Bundespolizei, Polizei NRW, Beamten des kommunalen Ordnungsdienstes und der Sicherheitskräfte der DB Sicherheit vor Ort. Für den Bereich der Bundespolizei bedeutet dies, die vorhandenen Liegenschaften möglicherweise zu erweitern und technisch zu ertüchtigen, um die zusätzlichen Polizeibeamten auch adressatengerecht unterbringen zu können.

Hier gilt es nach Kategorisierung und Gefährdungsprognosen, abgebildet aus dem polizeilichen Lagebild, die sicherheitsrelevanten Infrastrukturen dementsprechend personell zu besetzen.

Hier muss durch Nutzung von Synergieeffekten einem möglichen Personalfehl einzelner Behörden entgegengewirkt werden.

Eine konkrete zielführende Umsetzung könnte die Einrichtung von gemeinsamen Dienststellen, welche den bestehenden behördlichen individuellen Unterbringungen nicht

zuwiderhandelt, sein.

Ein bewährtes Beispiel sind z.B. die Sicherheitskooperationen am Hauptbahnhof Hamburg oder die Bonner Wache „Gabi“.

Die Unterbringungen für gemeinsame Diensträume sind z.B. flächendeckend durch sogenannte „Containerlösungen“, welche alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllen, schnell und bedarfsgerecht umsetzbar.

Durch die Nutzung von Synergieeffekten deckt man zum einen alle Zuständigkeitsbereiche ab, zum anderen sind auch alle zuständigen Stellen bei Bürgeranfragen vor Ort und greifbar, welches einen Ursprung der Präventionsarbeit darstellt.

Durch gemeinsame Streifen von Bundespolizei, Polizei NRW und Ordnungsbehörden entstehen auch möglicherweise beim Personalverteilungsschlüssel neue Kapazitäten, so dass man flächendeckender den Präventionsauftrag durch breitere Bestreifung der Bahnanlagen gewährleisten kann.

Die gemeinsamen Einsätze (Fahndungstage) von Bundespolizei und Polizei NRW, hier speziell „Sicherheit in Bus und Bahn“ (SIBB), zeigen wie zielführend sowohl im Bereich der Prävention als auch Repression eine Sicherheitskooperation ist.

Auch die 3S-Zentralen der DB AG sollten bereits im eigenen Interesse eine Personalaufstockung in allen Bereichen erfahren, so dass insbesondere bei den Kategorie 3 Bahnhöfen und Haltestellen das Konzept Sicherheit, Service und Sauberkeit, welches Betreuung von Reisenden, Beseitigung von Vandalismusschäden, Pflege von Bahn- und Gartenanlagen etc. beinhaltet, gewährleistet werden kann.

So kann das Konzept 3S adressatengerecht angewandt und Service orientiert auch das subjektive und objektive Sicherheitsempfinden gestärkt werden.

Auch flächendeckende Beleuchtungseinrichtungen müssen an allen Bahnhöfen und Haltepunkten installiert werden. Ein gut ausgeleuchtetes Objekt hat einen nennenswerten präventiven Aspekt. Die Beschaffung, Installation und Wartung müssen durch DB AG und andere private Verkehrsbetriebe verantwortlich gewährleistet werden.

Verkehrspsychologische und sicherheitsrelevante Aspekte bei der Installation sollte in enger Abstimmung mit zuständigen Behörden mit entsprechender Kompetenz erfolgen. Weiterhin ist die rechtliche Komponente durch Klassifizierung der Hauptverkehrsknoten von sicherheitspolitischer Relevanz.

Die temporäre Klassifizierung der Kat. 1 und 2 Bahnhöfe als Waffenverbotszonen und oder als gefährdete Objekte berechtigen zu weitreichenden und intensiven Erweiterungen der rechtlichen Befugnisse, welche aus belastbaren Erfahrungen zielführend sein kann.

Abschließend ist aus Sicht der DPOIG Bundespolizeigewerkschaft festzuhalten, dass um Angsträume zu beseitigen, Sicherheit zu erhöhen und die Verkehrswende aus sicherheitspolitischen Aspekten zielführend zu begleiten, die Beschaffung, Installation und Wartung modernster Video- undameratechnik, sowie bauliche Veränderungen durch Beleuchtungseinrichtungen, Einführung von Kooperationspartnerschaften zwischen Bundespolizei, Polizei NRW und kommunalen Ordnungsdiensten, Gemeinsame Dienststellen (Wachen), Ausbau der 3S-Zentrale und temporärer Klassifizierung der Kat. 1 und 2 Bahnhöfe für rechtliche Kompetenzerweiterung, notwendig ist.