

# Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Nordrhein-Westfalen



PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**17/4784**

A09

**Fahrgastverband PRO BAHN  
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.**

Mülheimer Str. 91

47058 Duisburg

Fon 0203 398 1698

✉ info@probahn-nrw.de

✓ www.probahn-nrw.de

**Ihr Ansprechpartner:**

Lothar Ebbers

Neugahlener Straße 20

46149 Oberhausen

Fon 0208 635 1916

✉ ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 21.01.2022

**Stellungnahme zu den Anträgen „Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen – die Verkehrswende braucht attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte!“ (Drucksache 17/15462) und „Initiative zur Stärkung der Sicherheit in öffentlichen Räumen im Rahmen der kommunalen Kriminalprävention“ (Drucksache 17/15631) zur öffentlichen Anhörung des Innenausschusses am 03.02.2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit, die Position des Fahrgastverbands PRO BAHN zu den o. a. Anträgen darstellen zu können. Wir werden in unserer Stellungnahme weniger auf die Sicherheitsbelange in den Bahnhöfen und Haltepunkten eingehen, da hierzu umfangreiche fachliche Expertise vorliegt. Wir wollen verstärkt auf die bauliche Situation hinweisen und dabei auch die subjektive Wahrnehmung der Reisenden anführen. In diesem Zusammenhang sind wir erstaunt, dass zwar DB Sicherheit, nicht aber DB Station & Service zu einer Stellungnahme aufgefordert ist.

Für eine erfolgreiche Verkehrswende ist der ÖPNV und insbesondere der SPNV sehr wichtig. Der Fahrgast muss sich in seiner gesamten Wegekette wohlfühlen. Daher muss flächendeckend eine hohe Qualität der Anlagen angestrebt werden. Einzelne Vorführstationen, insbesondere bei Großstadtbahnhöfen, sind dafür nicht ausreichend.

Die meisten Stationen sind in einer Zeit entstanden, als noch vielfach völlig andere Abläufe in den Bahnhöfen vorherrschten. Der Fahrgast betrat die Bahnhofshalle, erwarb sein Ticket an dem mit Bahnbeamten besetzten Fahrkartenschalter, hatte oft noch Zeit bis zur Abfahrt des Zuges, die er in einer der Wartesäle verbringen konnte. Anschließend ging er durch die Bahnsteigsperrung, wo ein weiterer Beamter sein Ticket kontrollierte, und weiter zu seinem Bahnsteig. Ursprünglich wurden die Bahnsteige durchweg ebenerdig über die Gleise erreicht, Personenunterführungen kamen in den großen Bahnhöfen überwiegend erst Ende des 19. Jahrhunderts auf. Auf den Bahnsteigen war wiederum Personal anwesend, sei es der Abfertigungsbeamte oder Personal für das Ein- und Ausladen von

Gepäck. Mit der Weiterentwicklung des Bahnverkehrs sind viele Funktionen entfallen oder durch Automatisierung ersetzt worden.

## **Problemlage an kleineren Stationen**

Vor allem die kleineren Bahnhöfe sind vielfach baulich nicht oder nur unzureichend angepasst worden. Noch immer gibt es Bahnhöfe, wo der Fahrgast eine große Bahnhofshalle betritt, in der außer den Fahrkartenautomaten fast nichts mehr genutzt wird (z. B. Essen West). Wenn weder Bahn- noch Ladenpersonal vorhanden ist, sind solche Bahnhöfe für Fahrgäste schnell Angsträume. Zwar wurde bei den Bahnhofsmodernisierungen vielfach auf eine Entkoppelung von Empfangsgebäude und Verkehrsstation geachtet, so dass die Fahrgäste nicht mehr durch die Bahnhofsgebäude gehen müssen, aber vielfach konnten die Gebäude noch nicht einer neuen Nutzung zugeführt werden und sind teils in einem erbärmlichen Zustand und beeinträchtigen das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste erheblich.

Die an kleineren Stationen gebauten Personenunterführungen zu den Bahnsteigen sind vielfach sehr schmal und niedrig und wirken für viele als Angsträume, zumal die Wegeführung meistens mit rechten Winkeln und damit nicht transparent ist. Vielfach sind diese Personenunterführungen bis auf die andere Seite der Bahnanlagen durchgestochen worden. Damit haben viele Fahrgäste deutlich kürzere Wege, außerdem nutzen so andere Fußgänger und Radfahrer diese Unterführungen mit, durch diese Belebung wird das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste erhöht. Wo solche Durchstiche noch nicht erfolgt sind, ist oft zu beobachten, dass Fußgänger die Gleise verbotenerweise queren (z. B. in Trompet). Allerdings sollten die Personenunterführungen in solchen Fällen nach heutigen Standards von Transparenz und Barrierefreiheit ausgebaut werden. Vorbildliche neu angelegte Unterführungen sind z. B. in Kempen und Geldern zu besichtigen.

In den letzten zwei Jahrzehnten sind in NRW mit den drei Modernisierungsoffensiven (MOF 1 bis 3) und anderen Förderprogrammen zahlreiche Stationen modernisiert worden, andere Projekte sind noch in Planung und Umsetzung. Die Fördermittel hierfür waren jederzeit ausreichend vorhanden, leider hakte es vielfach bei der rechtzeitigen Planung und Umsetzung von Seiten DB Station & Service. Wir müssen allerdings feststellen, dass nicht überall die verbesserte Situation von langer Dauer war. So sind mehrere modernisierte Stationen im aktuellen Stationsbericht des VRR wieder bei einer mäßigen Gesamtnote („verbesserungsbedürftig“) gelandet. Das vom VRR neu angewandte neue Bewertungsschema mit der Kategorie Aufenthaltsqualität bietet einen guten Ansatz, auch die subjektive Einschätzung durch die Fahrgäste einzubeziehen.

Seit rund 20 Jahren gibt es bei zahlreichen Stationen ehrenamtliche Bahnhofspaten. Vielfach sind auch Mitglieder unseres Verbands entsprechend engagiert. Allerdings haben länger aktive Bahnhofspaten häufig den Eindruck einer Sisyphusarbeit, nachhaltige Verbesserungen sind oftmals nicht feststellbar. Gerade im ländlichen Raum wird die Ortsferne des zuständigen Bahnhofsmangements (bis zu 100 km) bemängelt. Kontrollen der meist durch Fremdfirmen durchgeführten Arbeiten sind oft unzureichend.

Das Problem unterschiedlicher Zuständigkeiten zeigt sich auch bei Stationen im ländlichen Raum. Auch wenn es vielerorts Sicherheits- und Ordnungspatenschaften mit Kommunen und anderen im Bahnhofsbereich Tätigen gibt, wird ein örtlicher Ansprechpartner vermisst.

Auch bei der Reinigung und Unterhaltung der Bahnanlagen und Zuwegungen sind durchweg verschiedene Institutionen beteiligt. Wenn die Unterführung durch die Kommune gereinigt und unterhalten wird, die Treppe aber von DB Station & Service, so werden oft unterschiedliche Termine und Reinigungsintervalle gewählt, mit dem Ergebnis: „Der Weg zum Bahnsteig ist eigentlich immer dreckig!“ Und für Müll auf den Gleisen ist dann wieder nur DB Netz zuständig.

Generell sind die Reinigungsintervalle an kleinen Stationen zu groß. Besonderer Wert muss auf die Wochenenden gelegt werden. Vielerorts finden die Pendler am Montagmorgen noch die Hinterlassenschaften des Wochenendes. Das leidige Toilettenproblem ist am ehesten durch eine gemeinsame Anlage für Bus- und Bahnkunden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden lösbar.

Besonderes Augenmerk sollten Stationen bekommen, die außerhalb der Bebauung liegen. Hier sind eine sichere, beleuchtete Wege zu den Ortslagen für Fußgänger und Radfahrer für die Akzeptanz zwingend erforderlich. Neben vielen in historischer Zeit entstandenen Bahnhöfen und Haltepunkten im Außenbereich hat es auch Neuanlagen, insbesondere im S-Bahn-Bereich, gegeben, z. B. Köln-Stammheim, Neuss-Allerheiligen. Aus Sicht von P&R-Nutzern in den Hauptverkehrszeiten mögen diese gut funktionieren, für übrige Fahrgäste sind sie insbesondere in den Abendstunden meist Angsträume.

Leider erleben wir, dass die Bahn auch bei Neuplanungen immer noch nicht im Städtebau längst etablierte Erkenntnisse für die Gestaltung anwendet. Dazu gehört die Transparenz von Wegeverbindungen mit Sichtachsen, damit soziale Kontrolle ermöglicht wird und keine Angsträume entstehen. Bei der Planung der ABS 46/2 (Oberhausen – Emmerich Grenze) müssen zahlreiche Stationen neu- oder umgebaut werden. Dabei hat die Bahn teilweise Planungen vorgelegt, die noch schlimmer sind als die heute schon als Angsträume empfundenen bestehenden Anlagen. So wurde die Personenunterführung am Bahnhof Oberhausen-Sterkrade, durch die täglich neben knapp 4.000 Fahrgästen noch bis zu 10.000 Fußgänger und Radfahrer zwischen der Innenstadt und dem angrenzenden Stadtteil unterwegs sind, nicht größer geplant als bisher (3,9 m breit, 2,5 m hoch). Auf beiden Seiten sollten die Zugänge nur durch rechtwinklig angeordnete Treppen und Rampen erfolgen, so dass eine Einsicht von außen praktisch unmöglich wäre. Hier wurde durch die Intervention der Stadt schließlich eine etwas bessere Lösung gefunden, die aber längst nicht allen Nutzerbedürfnissen entspricht. Der Planfeststellungsbeschluss für diesen Bereich steht noch aus.

In Voerde werden zwei Außenbahnsteige geplant, die direkt an die 3 m hohen Lärmschutzwänden angrenzen, wobei diese nicht transparent sind. Zusätzlich soll zwischen den Gleisen eine ebenfalls nicht transparente 4 m hohe Lärmschutzwand entstehen. Damit besteht auf beiden Bahnsteigen keinerlei Sichtverbindung nach außen oder zum gegenüberliegenden Bahnsteig. Die Stadt Voerde hatte ebenso wie PRO BAHN teilweise transparente Lärmschutzwände gefordert. Sie ist gegen den Planfeststellungsbeschluss vor das Bundesverwaltungsgericht gegangen und hat u. a. gefordert, den Bereich des Haltepunktes mit ausreichenden Sichtbeziehungen zur Gewährleistung der sozialen Kontrolle zwischen den Bahnsteigen untereinander und zum umgebenden öffentlichen Raum sowie der Verwendung transparenter Elemente, Gabionen oder strukturierter Betonwände oder anderer Lärmschutzelemente mit vergleichbarer gestalterischer Qualität für die äußeren Lärmschutzwände in diesem Bereich zu gestalten, insbesondere eine Glasbogenwand an den beiden Außenseiten des Haltepunktes zu errichten. Die Klage wurde abgewiesen

(BVerwG, Urteil vom 23.06.2021 - 7 A 10.20). In der Begründung heißt es unter Punkt 42: „Hinsichtlich der optischen Gestaltung der Lärmschutzwände fehlt es der Klägerin ebenfalls an einer Rügebefugnis. Aus dem gemeindlichen Selbstgestaltungsrecht, das ebenfalls in den Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG fällt, erwachsen Abwehransprüche allenfalls dann, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. ... Von einer derart massiven Einwirkung kann mit Blick auf die von der Klägerin vermisste Transparenz der geplanten Lärmschutzwände an Querungen und im Bereich des Haltepunkts V. nicht die Rede sein.“ Zwar wurde auf die Möglichkeit der Gemeinde hingewiesen, sich bei der Ausführungsplanung noch mit der Bahn über die Gestaltung abzustimmen, aber die Bahn verweist regelmäßig auf die geringere Dämmwirkung transparenter Lärmschutzwände und die Mehrkosten bei dadurch notwendigem Bau höherer Wände.

Da die Güterzüge auf der ABS 46/2 durchweg auf denselben Gleisen wie die SPNV-Züge fahren und die Außenbahnsteige an den Haltepunkten meist nur 3 m Breite haben und direkt an die Lärmschutzwände angrenzen, hatte PRO BAHN in seiner Einwendung zur Planfeststellung beim Haltepunkt Oberhausen-Holteln angeregt, zum Schutz der Fahrgäste im Bereich der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie an deren Zuwegungen weitergehende Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Dies wurde von der Bahn abgewiesen mit der Begründung, dass ein Lärmschutz nur für Räume vorzusehen sei, die zum dauernden Aufenthalt vorgesehen seien. Der Planfeststellungsbeschluss steht ebenfalls noch aus.

Prognostizierend befürchtet PRO BAHN, dass die zukünftigen Stationen von den Fahrgästen wohl kaum als Wohlfühlorte, sondern teilweise eher als Angsträume empfunden werden. Durch die weitgehend fehlende Transparenz ist leider mit noch häufigeren Vandalismusschäden und Graffitibeschriftungen zu rechnen.

## **Problemlage an Großbahnhöfen**

Anders als an kleinen Stationen gibt es an den Großbahnhöfen eine große Mischung verschiedener Nutzungen und Nutzergruppen, die vielfach auch nicht mit dem eigentlichen Verkehrszweck des Bahnhofs in Verbindung stehen. Solche Entwicklungen wurden schon im 19. Jahrhundert in den Bahnhofsquartieren der Großstädte beobachtet und gehören zum typischen Erscheinungsbild mitteleuropäischer Großstädte. Das Konzept der offenen Bahnhöfe entstand nach Abschaffung der Bahnsteigsperrren und wurde vielerorts durch Durchstich der Bahnhofstunnel auf die früher durch Güterverkehr oder bahnaffine Industrie genutzte Rückseite der Bahnhöfe verstärkt (Bsp. Düsseldorf Hbf, Bielefeld Hbf, Oberhausen Hbf). Damit konnten auch die rückseitig zur Bahn gelegenen Gebiete oft städtebaulich aufgewertet und neuen Nutzungen zugeführt werden, ebenso wurde die Erreichbarkeit der Bahnhöfe verbessert.

In diesem Zusammenhang sind die Bahnhofsviertel immer wieder Treffpunkte unterschiedlicher, oft marginalisierter Sozialgruppen. Das ist nicht zwingend konfliktträchtig, wenn darauf geachtet wird, dass bestimmte Nutzungen möglichst konfliktarm platziert werden. Es ist z. B. nicht gerade optimal, wenn die Anlaufstelle der Bahnhofsmission, die erfahrungsgemäß nicht nur von Reisenden aufgesucht wird, ausgerechnet am äußeren Ende des Fernbahnsteigs Gleis 9/12 in Münster Hbf untergebracht ist.

In zahlreichen Großbahnhöfen sind die Zugangswege und -treppen nicht ausreichend dimensioniert, die Wegebeziehungen beim Umsteigen zwischen den Zügen bzw. zum kommunalen Nahverkehr lang und kompliziert, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte. Vielfach sind Treppen durch den nachträglichen Einbau von Rolltreppen noch verschmälert worden.

Besonders ungünstig sind die Verhältnisse am Essener Hauptbahnhof, der schon für die heutigen Fahrgastzahlen kaum ausreichend dimensioniert ist. Der Hauptzugang zu den Bahnsteigen erfolgt über eine recht schmale Verteilerebene zwischen Eingangshalle und Bahnsteigen, die nach dem Umbau anlässlich der Kulturhauptstadt 2010 auch noch durch Verkaufspavillons verkleinert wurde und ihren direkten Abgang auf den Bahnhofsvorplatz verloren hat, an dieser Stelle wurde ein zusätzliches Ladenlokal eingerichtet. Die zusätzlichen Bahnsteigzugänge auf der West- und Ostseite sind kaum attraktiv und wenig funktional (Westtunnel führt nicht direkt zur Innenstadt und bindet nicht alle Gleise an, über den Osttunnel sind die ÖPNV-Haltestellen schwer erreichbar). Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund der Bahnhofsfahrordnung viele SPNV-Züge nicht mittig am Bahnsteig halten, so dass oft fast alle Aussteiger nur eine der zwei Treppen zur Verteilerebene nutzen.

## **Zu den Anträgen**

Ein Schwerpunkt des SPD-Antrags ist die Einführung einer Funktion „Bahnhofsaufsicht“, die als Ansprechpartner für Fahrgäste dienen und für Sauberkeit und Ordnung sorgen soll. Bislang gibt es als Ansprechpartner den ServicePoint an zahlreichen Großbahnhöfen sowie in einigen Bahnhöfen Aufsichtspersonen auf den Bahnsteigen. Ansonsten ist es nur möglich, Kontakt zur zuständigen 3-S-Zentrale beim zuständigen Bahnhofsmanagement aufzunehmen, was auch mit den Notruf- und Infosäulen möglich ist.

Wir halten die Idee prinzipiell für richtig, insbesondere wenn diese Bahnhofsaufsicht nicht nur die Zuständigkeiten von DB Station & Service behandelt, sondern sich insgesamt um die Aktivitäten der verschiedenen Akteure im Bahnhofsbereich kümmern kann. Eine Unterstützung durch Personalmaßnahmen des zweiten Arbeitsmarktes sind allerdings nur dann zielführend, wenn auch eine Perspektive für eine dauerhafte Einrichtung entsprechender Planstellen gegeben ist.

Eine Verstärkung und Sichtbarmachung der Kamerabeobachtung macht nur dann Sinn, wenn so auch ein schnelles Eingreifen möglich ist.

Der Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordert ein Programm zur Unterstützung der Kommunen für städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung an Orten, an denen sich Bürgerinnen und Bürger unsicher fühlen, insbesondere durch Beleuchtungskonzepte. Wie in den vorherigen Ausführungen dargelegt, ist dies aus unserer Sicht vielfach nicht ausreichend, sondern es müssen auch bauliche Maßnahmen zur Herstellung von Transparenz ergriffen werden. Ebenso sind entsprechend dem Antragstext Bahnhofsgebäude sowie Zuwegungen in Bahnzuständigkeit durchweg nicht einbezogen. Hier könnten die Programme für die Bahnhofsmodernisierung entsprechend angepasst werden.

## Weitere Empfehlungen

1. Die Erfahrung mit den Neu- und Umbauplanungen an Bahnhöfen und Haltepunkten zeigt, dass Aspekte wie Wegeführung, Transparenz, Sichtachsen, soziale Kontrolle, Vermeidung von Angsträumen usw. bislang völlig unzureichend berücksichtigt werden. Diese Aspekte sollten möglichst in das Regelwerk für die Bahn aufgenommen werden, auch wenn sich dafür nur schwer konkret gefasste Richtlinien aufstellen lassen. Wir fordern das Land NRW auf, sich dafür beim Bund einzusetzen. Dasselbe gilt auch für die Stationen von Stadtbahnen, insbesondere für die unterirdischen Anlagen. Eine Förderung entsprechender Neu- oder Umbaumaßnahmen sollte dann nur noch erfolgen, wenn die gestalterischen Aspekte ausreichend berücksichtigt werden.

Inzwischen gibt es zahlreiche Architektur- und Ingenieurbüros mit Fachkompetenz für die Gestaltung öffentlicher Räume, insbesondere auch von Verkehrsanlagen. Diese sind bei anstehenden Neu- und Umbaumaßnahmen fachlich mit einzubeziehen.

Wir schlagen vor, dass in einer Pilotstudie eine Auswahl von Bahnhöfen und Haltepunkten unterschiedlicher Größe und Lage vertieft auf die oben genannten Aspekte untersucht werden. Dabei sind auch die Nutzer zu befragen. Als Ergebnis sollten umsetzbare Handlungskonzepte für die verschiedenen Beteiligten wie DB, Kommunen usw. erstellt werden, die dann in die weiteren Planungen einfließen.

2. Im Rahmen der landesweiten SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040 ist auch zu untersuchen, ob die Bahnhöfe und Haltepunkte für die zukünftigen Fahrgastzahlen ausreichend dimensionierte Bahnsteig- und Wegeanlagen aufweisen, auch für die Umstiege in die kommunalen Verkehre. Dies betrifft vor allem die großen Knotenbahnhöfe im Lande.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Ebbers  
PRO BAHN NRW e. V.  
- Referent für RRX und Landespolitik -