

**NWL-Sicherheitskonzeption;
Pilotprojekt „Einsatz von Sicherheitsteams im Korridor Hamm – Bielefeld“;**

1. Ausgangslage

Im Bereich des NWL soll aufgrund der aktuellen Entwicklungen eine Sicherheitskonzeption erarbeitet werden. Auf der Grundlage einer Abfrage bei den Verkehrsunternehmen und bei der Bundespolizei haben sich Brennpunkte insbesondere in Hamm und Bielefeld herauskristallisiert. Die im Rahmen der Hotspoterfassung durchgeführte Abfrage bei DB Station und Service hat ebenfalls eine Häufung der Schadensfälle im Korridor zwischen Hamm, Bielefeld und Minden ergeben

Aus den gewonnenen Erkenntnissen zeichnen sich folgende Problemlagen ab:

- steigende Anzahl von Übergriffen auf Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen
- steigende Anzahl von Beleidigungen von Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen
- Verschlechterung des Sicherheitsgefühls bei den Fahrgästen
- Deeskalationen zunehmend schwieriger
- zunehmender Handlungsdruck auf die Verkehrsunternehmen.

Aus diesem Grund hat die NWL-Verbandsversammlung den NWL-Verbandsvorsteher beauftragt, den Einsatz von Sicherheitsteams und die damit verbunden Auswirkungen auf die objektive Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls im Bereich Hamm – Bielefeld pilothaft zu testen

2. Zielsetzung

- Verbesserung der objektiven Sicherheit und insbesondere des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste durch den brennpunktspezifischen Einsatz von Sicherheits- und Zugbegleitpersonal
- Gewinnung von Erkenntnissen über den Einsatz von Diensthunden auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste
- Prävention
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Zugbegleiter
- Gewinnung von Erkenntnissen für einen NRW-weiten Einsatz von Sicherheitsteams und einer Erhöhung der Zugbegleitquote um ggf. den Einsatz von Sicherheitsteams/Erhöhung der Zugbegleitquoten in den Verkehrsverträgen zu verankern.

3. Konzeption

- Einsatz von Sicherheitsteams in den Zügen (Dreier-Teams bestehend aus 2 Sicherheitskräften und einem Zugbegleiter)
Auf dem Korridor Hamm – Bielefeld soll auf den Linien RE6, RB67 und RB69 die

Zugbegleitquote auf 100% angehoben werden. Bei 25% der Fahrten sollen speziell nach der GewO Bewachungsgewerbe ausgebildete Sicherheitskräfte mit dem jeweiligen Zugbegleiter ein Sicherheitsteam bilden. Die Sicherheitskräfte sollen insbesondere zu Schwerpunktzeiten in den Nächten Fr/Sa und Sa/So zum Einsatz kommen.

Die Einsatzplanung erfolgt durch eine Leitstelle in Abstimmung mit dem NWL und der Bundespolizei. Hierbei werden die Rahmenbedingungen für die Regeldienstplanung durch den NWL vorgegeben.

- Einsatz von mobilen Sicherheitsteams mit je einem Hundeführer und einem Hund

Es sollen zwei mobile Sicherheitsteams mit je einem Hundeführer und einem Diensthund über jeweils 8 Stunden/Tag an 365 Tagen zum Einsatz kommen. Diese Teams sollen vornehmlich auf den Verkehrsstationen in Hamm und Umgebung sowie im Bedarfsfall in den Zügen der vorgenannten Linien zum Einsatz kommen. Die Einsatzzeit soll insbesondere so ausgelegt sein, dass 16 Stunden/Tag abgedeckt werden können. Die Einsatzplanung erfolgt durch eine Leitstelle in Abstimmung mit dem NWL und der Bundespolizei. Hierbei werden die Rahmenbedingungen für die Regeldienstplanung durch den NWL vorgegeben.

- Qualifikation der Sicherheitsteams

Die Sicherheitskräfte müssen eine dreijährige Berufsausbildung oder alternativ eine Sachkundeprüfung nach § 34a GewO Bewachungsgewerbe und eine lange Praxiserfahrung vorweisen können. Zusätzliche Schulungen und Praxiserfahrungen in der Durchsetzung des Hausrechts – auch mit repressiven Mitteln – bei eskalierenden Vorfällen müssen nachgewiesen werden. Kenntnisse in Selbstverteidigung, Eingriffstechniken und der Umgang mit Hilfsmitteln müssen gegeben sein.

Die Diensthundeführer müssen ihre fachliche Qualifikation durch ein einschlägiges Zertifikat der IHK nachweisen. Die Anforderungen aus der Unfallverhütungsvorschrift Wach- und Sicherheitsdienste (BGV C7) sind einzuhalten.

- Qualifikation der Diensthunde

Der Auftragnehmer hat nachzuweisen, dass die zum Einsatz kommenden Diensthunde speziell für den Einsatz auf Bahngelände und in den Zügen ausgebildet sind. Die Anforderungen aus der Unfallverhütungsvorschrift Wach- und Sicherheitsdienste (BGV C7) sind einzuhalten.

- Ausstattung der Sicherheitsteams

Die Ausstattung der vorgenannten Sicherheitsteams wird vom Auftragnehmer im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften gestellt. Dazu zählt insbesondere ein mobiles Telefon je Mitarbeiter im Team als Mindestausstattung für die Kommunikation, ein Dienstausweis sowie die reguläre Uniform des Auftragnehmers, die zur besseren Erkennbarkeit und Wahrnehmung durch eine Markierungsweste mit der Aufschrift „Sicherheitsteam“ ergänzt wird.

- Leitstelle

Der Auftragnehmer hat eine Leitstelle vorzuhalten, über die der Einsatz der vor-
genannten Sicherheitsteams gesteuert wird. Das in der Leitstelle tätige Personal
muss mindestens nach §34a GewO Bewachungsgewerbe ausgebildet sein und
über ein ausreichendes Praxiswissen in der Steuerung und Führung von Sicher-
heitspersonalen verfügen. Insbesondere müssen sie in die Kommunikation ge-
genüber Sicherheitsmitarbeitern und der Polizei eingewiesen sein. Des Weiteren
muss die Leitstelle über eine funktionierende Schnittstelle zur Bundespolizei ver-
fügen, die einen schnellen Austausch der Informationen ermöglicht.

Die Kommunikation der Leitstelle mit den Sicherheitsteams soll mit mobilen Ge-
räten erfolgen, die über eine spezielle Software verfügen. Diese Software muss
neben der allgemeinen Kommunikation eine Positionserfassung in Notsituationen
und die Erstellung einheitlicher elektronischer Tagesberichte, die für das Control-
ling und Reporting verwendet werden können, ermöglichen

- Reporting

Vom Auftragnehmer ist monatlich ein Bericht zu erstellen, der Angaben zu den
Einsatzorten, Einsatzzeiten und Angaben zu Vorfällen (wann, was, wo, wer war
beteiligt) enthält. Hierbei soll das neue Erfassungsraster für die Ereignisdaten-
bank (ZeRP-Datenbank) zugrunde gelegt werden. Eine genaue Vorgabe wird
nach Auftragserteilung noch zwischen dem Auftragnehmer und dem NWL abge-
stimmt. Bei schweren Vorfällen ist ein sofortiges Reporting (Sonderreporting) au-
ßerhalb des Monatsreporting vorgeschrieben. Hierunter fallen alle Sexual- und
Roheitsdelikte. Des Weiteren können Sonderreports durch den NWL veranlasst
werden.

- Laufzeit

In der Verkehrsplanung ist es üblich, Pilot- oder Versuchsangebote über einen
Zeitraum von mindestens 2 Jahren anzubieten. Nur so lassen sich fundierte
Schlussfolgerungen aus den Pilot- oder Versuchsangeboten ziehen. Vor diesem
Hintergrund ist auch dieses Pilotprojekt auf eine Laufzeit von 2 Jahren ausgelegt.

4. **Zeitplan**

- November 2017 Vorher-Analyse (Null-Erhebung),
- bis Ende November Vergabe der Sicherheitsleistungen,
- Januar 2018 Anpassung der Zugbegleitquoten (Projektanrechnung erst ab März 2018),
- Umsetzungsbeginn Sicherheitsteams März 2018,
- Projektende Februar 2020)

5. **Evaluation**

Um die Wirkung des Pilotprojektes bewerten zu können, sind Befragungen von

Fahrgästen und Zugbegleitern vorgesehen. Hierzu erfolgt die Messung in 5 Wellen, 1 Welle vor Projektbeginn (Herbst 2017), sowie 4 Wellen während der Projektlaufzeit (jeweils Herbst/Frühjahr 2018 und 2019). Des Weiteren werden die Ergebnisse des NRW-Kundenbarometers, die Auswertungen der Bundespolizei und die Entwicklung der gemeldeten Vorfälle in die Wirkungsanalyse einfließen.