

4. ZeRP Lagebericht 2010

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	5
Vorwort.....	6
Maßnahmen in 2010	7
I Sicherheit und Service auf S-Bahn Linien	7
<i>Durchschnittliche Vorfälle/Tag auf S-Bahn-Linien</i>	<i>9</i>
<i>Handlungen gegen Personen und Sachen auf S-Bahn-Linien.....</i>	<i>10</i>
<i>Qualitätsgespräche</i>	<i>11</i>
II Weiterentwicklung der ZeRP-Datenbank	12
III 1. Landesweiter Sicherheitskongress.....	14
IV Sonstige Maßnahmen.....	15
<i>Datenbank für die Einsatzsteuerung und Qualitätssicherung der Sicherheitsleistungen in S-Bahnen.....</i>	<i>15</i>
<i>Pilotprojekt PräViteS (Evaluation).....</i>	<i>15</i>
<i>Sicherheitstage</i>	<i>16</i>
<i>Projekt BIUS</i>	<i>16</i>
V Zahlen, Daten, Fakten 2010.....	17
<i>Gesamtereignisse 2010 (ZeRP-Datenbank)</i>	<i>18</i>
<i>Vandalismus 2010 (ZeRP-Datenbank).....</i>	<i>19</i>
<i>Gewaltereignisse 2010 (ZeRP-Datenbank).....</i>	<i>20</i>
Ausblick und Stand 2011	23
Gründung einer Stiftung zur Förderung von Zivilcourage	23
Pilotprojekt automatische Erkennung von sicherheitsrelevanten Vorfällen an U-Bahnhöfen	23
2. Landesweiter Sicherheitskongress.....	23

Abkürzungsverzeichnis

BIUS	Berufsbegleitendes Interventions- und Sicherheitstraining
EVU	Eisenbahn Verkehrsunternehmen
KCS	KompetenzCenter Sicherheit NRW (beim VRR)
KVIV	Die konzessionierten Verkehrsunternehmen im VRR
LKA	Landeskriminalamt
LZPD	Landesamt für zentrale polizeiliche Dienste
MuK	Melde und Kommunikationsplattform (beim VRR)
MBV	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
OPA	Ordnungspartnerschaft
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
PKS	Polizeiliche Kriminalstatistik
PräViteS	Präventiver Einsatz von Videotechnik für mehr Sicherheit im ÖPV
SPNV	Schienen Personen Nahverkehr
VU	Verkehrsunternehmen
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
ZeRP	Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Entwicklung der Einträge von Ereignissen auf S-Bahn-Linien	7
Abbildung 2 - Ereignisse nach Unterkategorien auf S-Bahn-Linien	8
Abbildung 3 - Handlungen gegen Personen/Sachen auf S-Bahn-Linien	10
Abbildung 4 - Betroffenenengruppen auf S-Bahn-Linien	11
Abbildung 5 - Zuordnung der Sachbeschädigung und monetäre Bewertung.....	12
Abbildung 6 - Beispiel: Ortsbezogenes Lagebild.....	12
Abbildung 7 - Auswertung.....	13
Abbildung 8 - Ereignisse nach Unterkategorien	18
Abbildung 9 - Vandalismus 2010	19
Abbildung 10 - Handlungen gegen Personen/Sachen.....	20
Abbildung 11 - Körperliches Angehen 2007 bis 2010.....	21
Abbildung 12 - Körperverletzung 2007 bis 2010	22

Vorwort

Seit 1998 gibt es die Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) beim VRR. Mit dem 4. ZeRP-Lagebericht soll die Sicherheitssituation im ÖPNV sowie die Sicherheitsaktivitäten durchgängig und detailliert dargestellt werden.

Alle Aktivitäten dienen in erster Linie der Verbesserung der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls bei den Kunden und in diesem Zusammenhang auch der Effizienzsteigerung interner Prozesse und Maßnahmen.

2010 war besonders geprägt durch die intensive Zusammenarbeit mit der DB Regio NRW und der DB Sicherheit im Rahmen der Betreuung aller S-Bahnen im VRR-Gebiet. Zur Optimierung der Leistungs- und Qualitätskontrolle der Sicherheitskräfte wurde eine neue Datenbank für die Einsatzsteuerung und Qualitätssicherung entwickelt, die im Zusammenspiel mit VRR, DB Regio und DB Sicherheit eingesetzt wird.

Die allgemeine Sicherheitslage wies kaum Veränderungen zum Vorjahr auf. Komplikationen technischer und organisatorischer Art gab es vorübergehend in der ersten Jahreshälfte bei den Meldungen in die ZeRP-Datenbank im Zusammenhang mit der S-Bahn-Betreuung, was sich auf die Gesamtzahl der gemeldeten Ereignisse in 2010 ausgewirkt hat.

In 2010 konnte das Pilotprojekt PräViteS (**Prä**ventiver Einsatz von **Videotechnik** für mehr **Sicherheit** im ÖPNV) bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH gestartet werden. Diese erstmals „aktive“ Anwendung von Videoüberwachung in Kombination mit automatisierten Lautsprecherdurchsagen im Bus sowie der ebenfalls automatisierte Notruf zur Polizei soll in erster Linie dem Opferschutz dienen. Die Evaluation hierzu wird in 2011 abgeschlossen.

Weitere für 2010 geplante Maßnahmen konnten ebenfalls umgesetzt werden. Dazu zählen insbesondere die Modifikation der ZeRP-Datenbank sowie die Vorbereitungen für die Gründung der Stiftung „muTiger“. Der erste landesweite Sicherheitskongress wurde durch das Kompetenzzentrum Sicherheit des Landes NRW beim VRR organisiert und fand mit großem Erfolg am 17. Juni 2010 in Essen statt. Die „aktionsbegleitete“ Videoüberwachung an Stationen der DB wurde vorbereitet. Die Umsetzung erfolgt in 2011.

Maßnahmen in 2010

I Sicherheit und Service auf S-Bahn-Linien

Seit dem 01. Oktober 2009 sind die Service- und Sicherheitskräfte der DB Sicherheit NRW für die Betreuung der S-Bahnen im VRR zuständig. Die Vertragsbasis mit der DB Regio NRW gibt hierfür eine Bestreifung aller S-Bahnen ab 18.00 Uhr mit insgesamt ca. 70 Personalen (Betreuungsgrad von 60-70 %) sowie die aktive Teilnahme an Sicherheitspartnerschaften im Rahmen von ZeRP vor.

Das Aufnehmen von Vorstufen zu Straftaten und Ereignissen für die ZeRP-Datenbank, die die subjektive Sicherheit beeinflussen, ist ebenfalls Auftrag von DB Regio. DB Regio und der Unterauftragnehmer DB Sicherheit sind verpflichtet, die ZeRP-Angaben aufzunehmen und in die Datenbank einzutragen.

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Einträge aller Ereignisse auf S-Bahnlinien. Durch technische Probleme konnte die DB Sicherheit erst ab Mitte Juni Eintragungen in der ZeRP-Datenbank vornehmen.

In den folgenden Qualitätsgesprächen wurde die DB Sicherheit aufgefordert, die Sicherheitskräfte noch einmal verstärkt zu sensibilisieren. In der Folge verbesserte sich das Eintrageverhalten deutlich.

Dies ist insbesondere deshalb von Bedeutung, weil auf dieser Basis Einsatzplanungen und Teamstärken für die Betreuung der S-Bahnen festgelegt werden.

Die Eintragungen im Jahr 2011 zeigen, dass mittlerweile von ca. 500 Ereignissen pro Monat auszugehen ist.

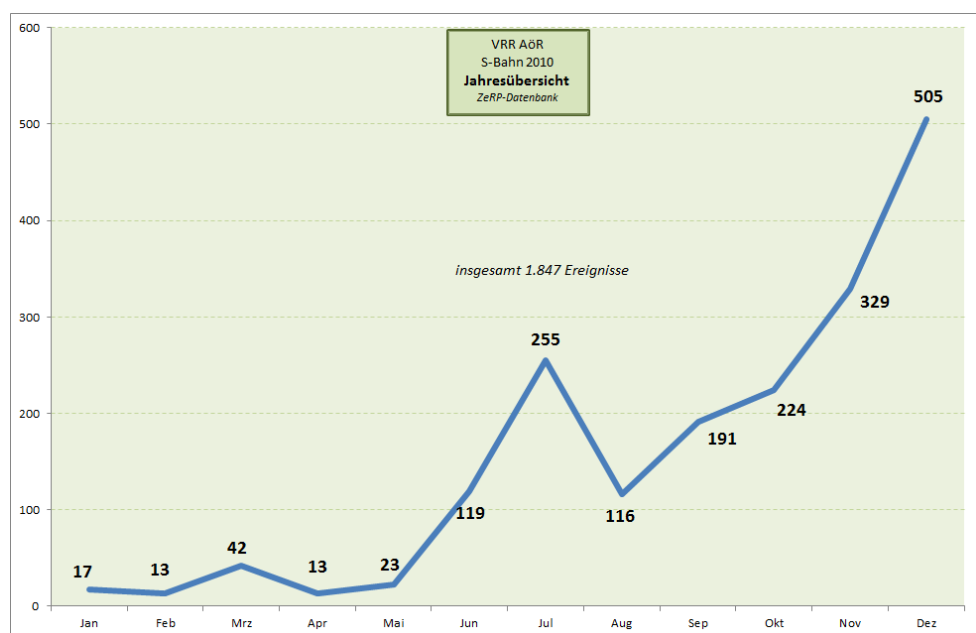


Abbildung 1 - Entwicklung der Einträge von Ereignissen auf S-Bahn-Linien

Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Ereignisse nach Unterkategorien. Einen Großteil der Ereignisse, mit denen sich die Sicherheitskräfte auseinandersetzen müssen, liegen im Bereich Belästigung.

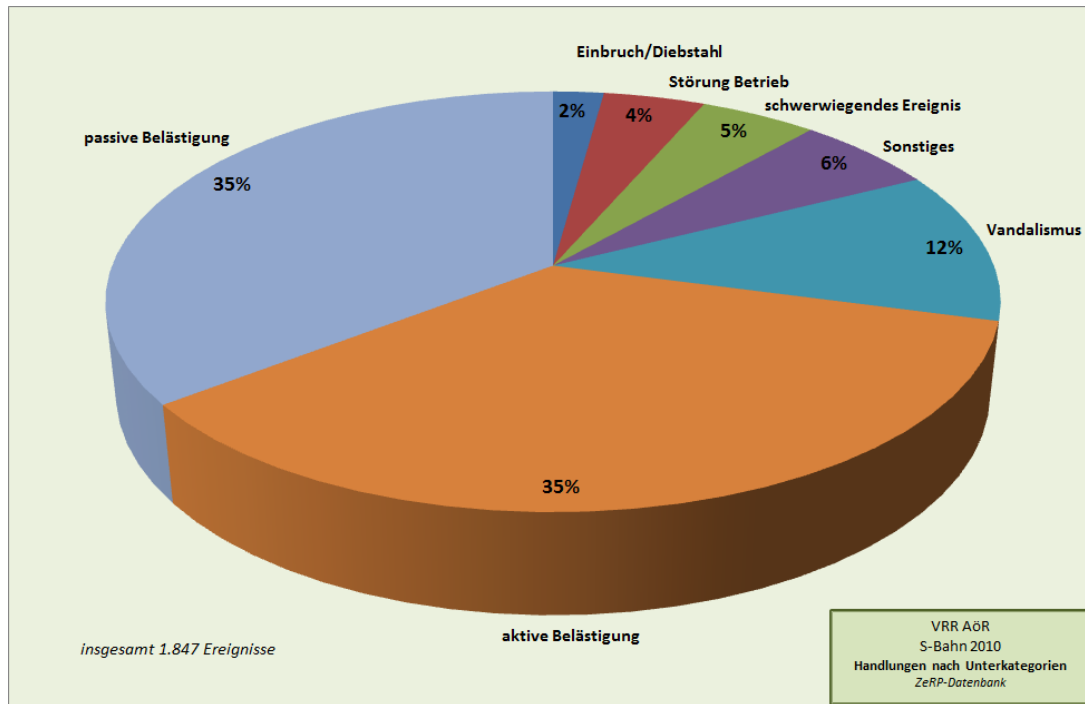


Abbildung 2 - Ereignisse nach Unterkategorien auf S-Bahn-Linien

Nachfolgend die Erklärungen einiger erläuterungsbedürftiger Unterkategorien:

Schwerwiegendes Ereignis:

Bedrohung, Körperverletzung, Raub, Sexualdelikt

Aktive Belästigung:

Aggressives Betteln, Belästigung durch alkoholisierte Personen/Drogenabhängige, Beleidigungen, Beschimpfungen, körperliches Angehen, Rauchen, sexuelle Belästigung

Passive Belästigung:

Anwesenheit alkoholisierter Personen/Drogenabhängiger, Anwesenheit bedrohlich wirkender Personen, provozierendes Verhalten

Durchschnittliche Vorfälle/Tag auf S-Bahn-Linien

1.Halbjahr 2010			
Linien	Vorfälle/Tag	Fahrgastzahlen/Tag	Anteil betroffener Fahrgäste
S1	1,2	70.204	0,0017%
S2	0,4	22.556	0,0018%
S3	0,2	16.816	0,0012%
S4	0,2	13.402	0,0015%
S5/S8	0,9	46.118	0,0020%
S6	0,7	46.584	0,0015%
S9	0,3	20.306	0,0015%
S11	0,7	20.298	0,0034%

2.Halbjahr 2010			
Linien	Vorfälle/Tag	Fahrgastzahlen/Tag	Anteil betroffener Fahrgäste
S1	2,7	71.002	0,0038%
S2	1,2	22.489	0,0053%
S3	0,1	16.980	0,0006%
S4	0,5	13.159	0,0038%
S5/S8	2,5	46.197	0,0054%
S6	2,7	46.428	0,0058%
S9	1,2	21.080	0,0057%
S11	3,6	21.192	0,0170%

Diese Tabellen beziehen sich auf die Ereignisse in S-Bahnen und die durchschnittliche Verteilung der Ereignisse und Fahrgastzahlen.

Durch das veränderte Meldeverhalten der Sicherheits- und Servicekräfte haben sich die durchschnittlichen dokumentierten Vorfälle/Tag bei den einzelnen Linien erhöht.

Die Brennpunktlinien sind hiernach die Linien S2, S5/8, S6, S 9 und insbesondere die Linie S11.

Handlungen gegen Personen und Sachen auf S-Bahn-Linien

Der hohe Anteil an Handlungen gegen Personen ist auf die Aufzeichnungen der Sicherheitskräfte zurückzuführen. Da diese sich im ständigen Dialog mit den Fahrgästen befinden, sind in Konfliktsituationen Beleidigungen, Provozierungen bis hin zu körperlichem Angehen/Körperverletzung die Hauptereignisse, mit denen Sicherheitskräfte konfrontiert werden.

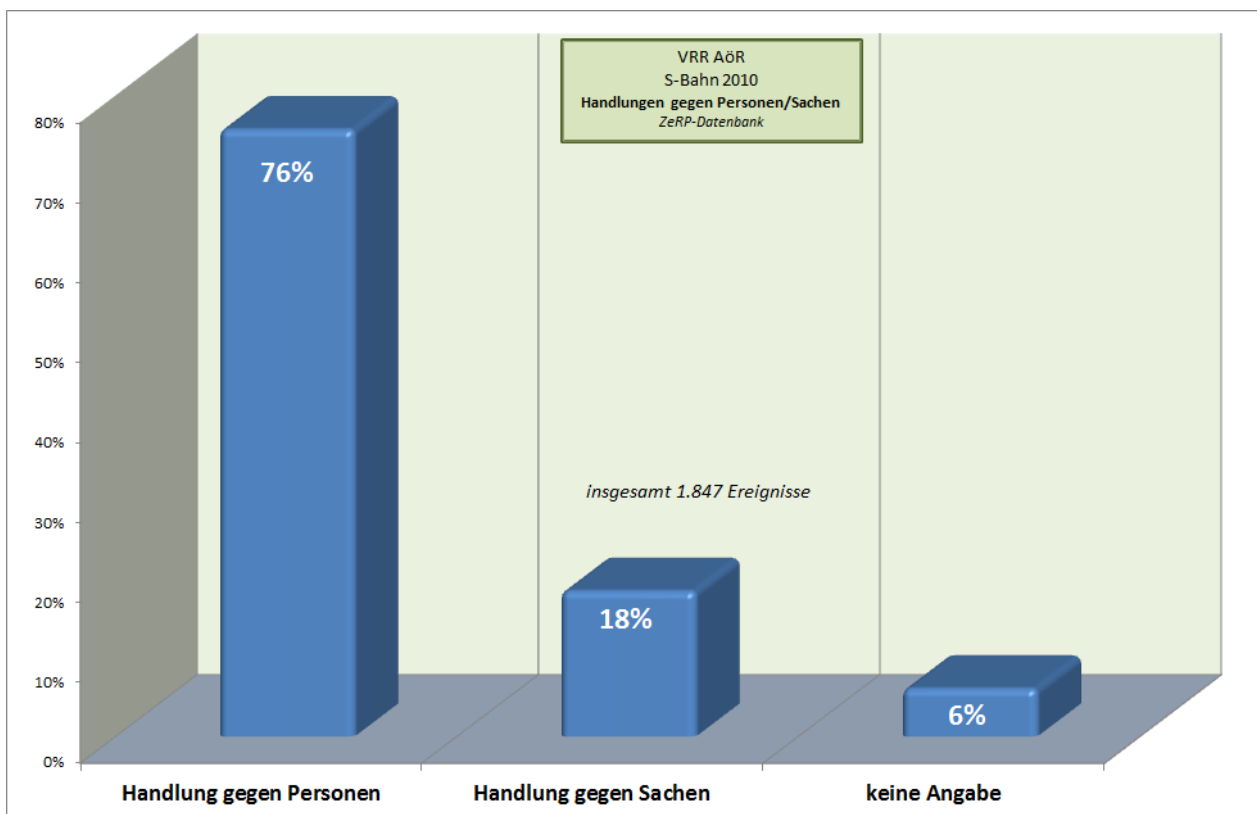


Abbildung 3 - Handlungen gegen Personen/Sachen auf S-Bahn-Linien

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Aufteilung der Ereignisse nach Betroffenenengruppe. Auffällig hierbei ist, dass mehr Ereignisse gegenüber dem Betriebspersonal registriert werden als gegenüber den Fahrgästen. Rechnet man alle Gruppen des Betriebspersonals zusammen, so sind ca. 56 % aller Ereignisse gegen das Betriebspersonal zu verzeichnen.

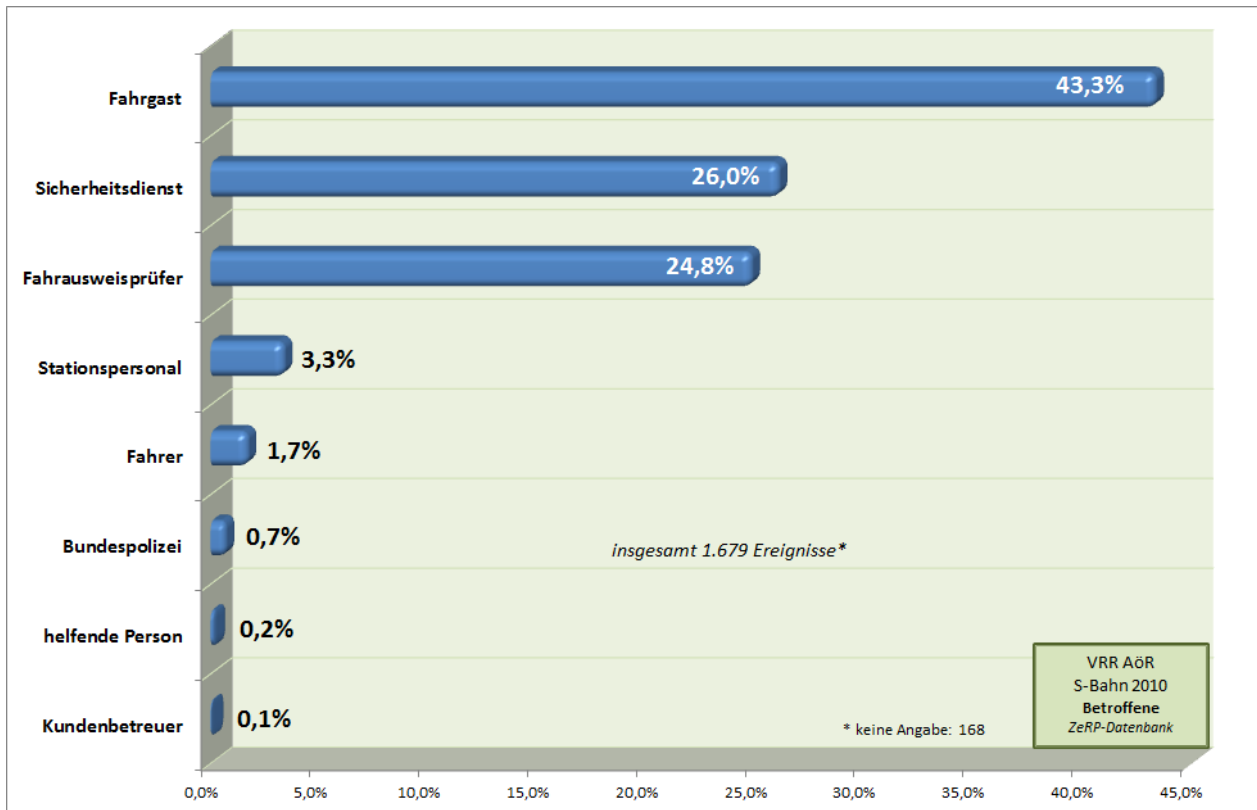


Abbildung 4 - Betroffenenengruppen auf S-Bahn-Linien

Qualitätsgespräche

2010 fanden insgesamt 6 Qualitätsgespräche mit Vertretern des VRR, der DB Regio und der DB Sicherheit statt. Im Rahmen dieser Qualitätsgespräche wurde sowohl quantitativ der Erfüllungsgrad der Einsatzplanung stundenscharf nachgehalten als auch qualitativ der Aktivitätsgrad der Einsatzkräfte mittels der Beobachtungen der Profitester bewertet. Die Leistungserbringung war durchweg zufriedenstellend und bewegte sich immer im Rahmen der vertraglich festgelegten Bedingungen. Es wurden nur kleinere Abweichungen von der Sollplanung ermittelt. Bis zum jeweils nächsten Qualitätsgespräch hatte die DB Sicherheit bereits gezielt nachgesteuert, sodass diese kleineren Abweichungen nicht mehr zu verzeichnen waren.

II Weiterentwicklung der ZeRP-Datenbank

Sowohl die Datenbank selbst (Datenbankstruktur und -anwendung) als auch die darüber liegende Auswertungsplattform (sogenannte Business-Intelligence-Lösung) wurden weiter- bzw. neu entwickelt.

So ist es zukünftig möglich, z. B. Bilder von Graffitis in der Datenbank zu dokumentieren und auszuwerten sowie die Sachbeschädigung automatisiert monetär zu erfassen.

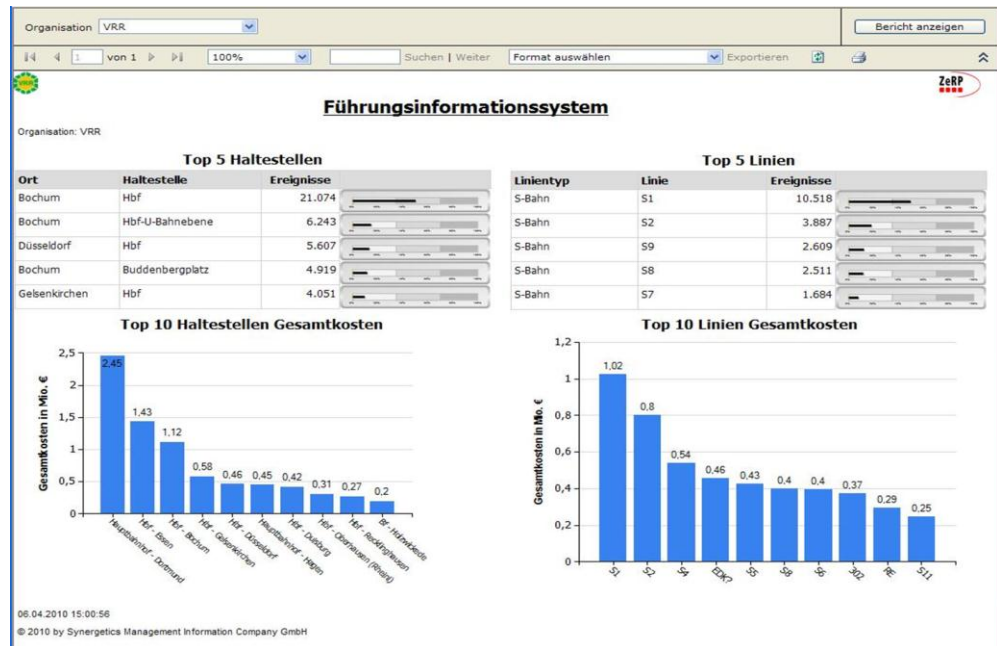


Abbildung 5 - Zuordnung der Sachbeschädigung und monetäre Bewertung

Weiterhin können Brennpunkte (Haltestellen und Linien) auf einer Karte sofort visualisiert und Ortsbezüge zu vorher definierten „kritischen“ Infrastrukturen (z. B. Diskothek, Schule, etc.), hergestellt werden.

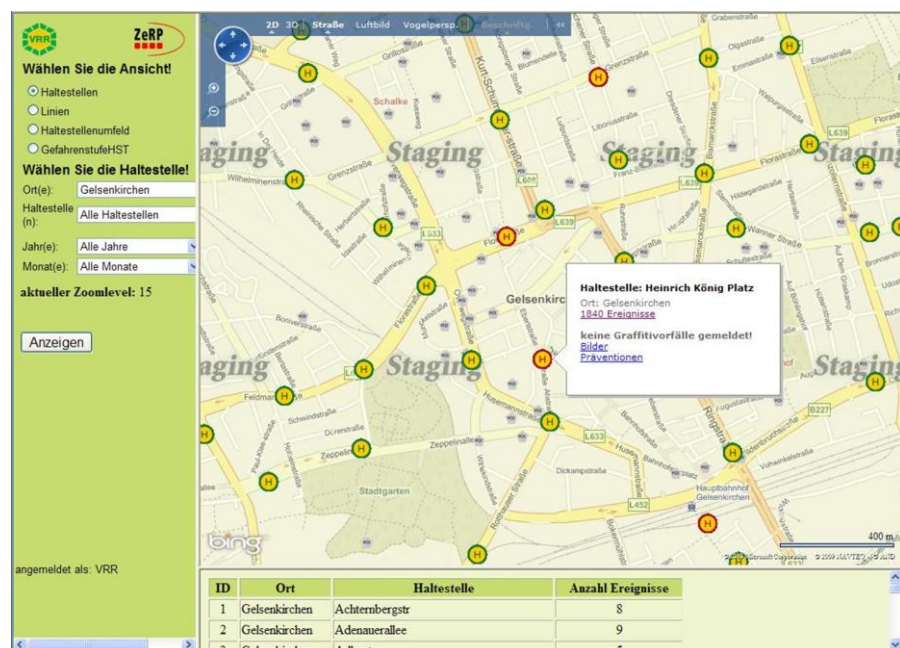


Abbildung 6 - Beispiel: Ortsbezogenes Lagebild

Die neue Auswerteplattform ermöglicht jedem berechtigten Nutzer schnell und unkompliziert La-gebilder oder Statistiken zu erstellen.

Bisher war dies nur speziell geschulten Mitarbeitern bei gleichzeitig geringeren Auswertungsoptio-nen möglich.

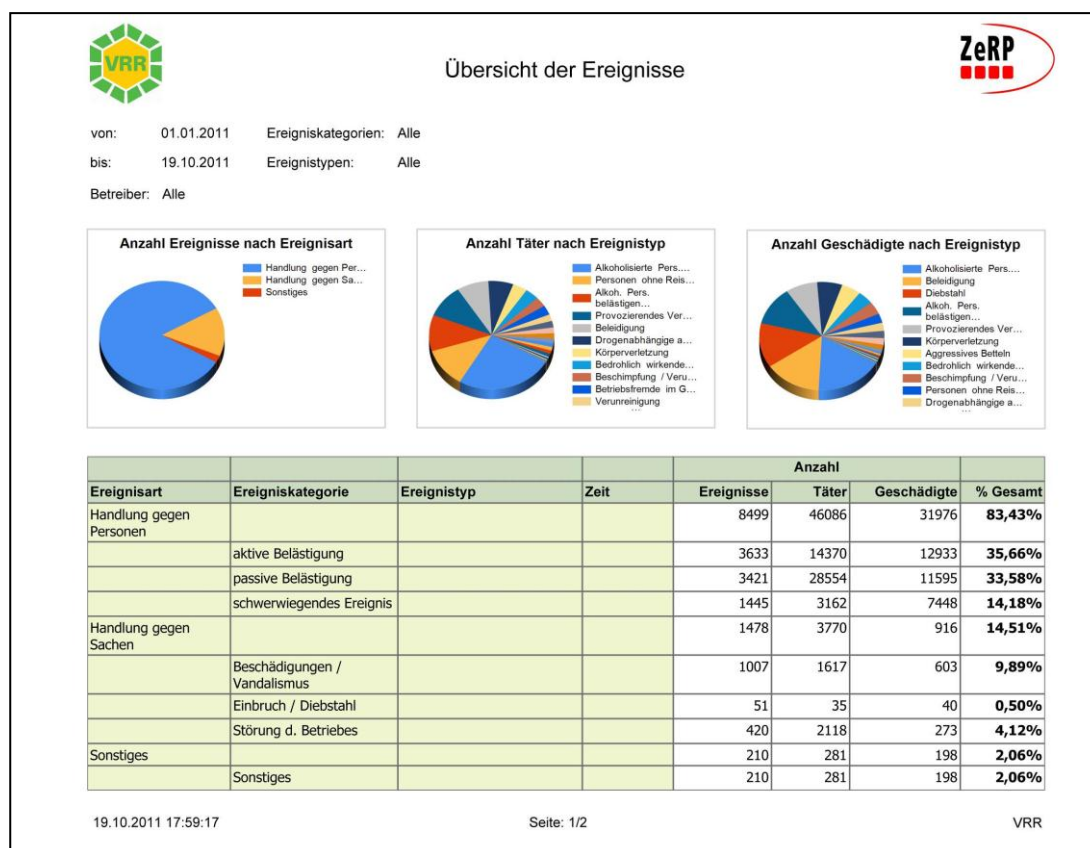


Abbildung 7 - Auswertung

III 1. Landesweiter Sicherheitskongress

Der erste landesweite Sicherheitskongress fand am 17. Juni 2010 in Essen unter Federführung des KompetenzCenter Sicherheit des VRR statt. Themenschwerpunkt war die Gewalt im ÖPV und die Fragestellung nach der Möglichkeit, private Sicherheitsdienste mit mehr Kompetenzen (u. U. auch hoheitlichen Aufgaben) auszustatten.

Über 100 Gäste nahmen an dem Kongress teil. Darunter waren Vertreter des Innen- und Verkehrsministeriums aus NRW, der Polizeibehörden, der Verkehrsunternehmen, der DB und NE-Bahnen und privater Sicherheitsdienste.

Teilnehmer/innen kamen aus NRW, anderen Bundesländern sowie aus den Niederlanden.

Nach verschiedenen Fachvorträgen wurden abschließend in einer Podiumsdiskussion die Probleme und Möglichkeiten der Zusammenarbeit aufgezeigt und diskutiert.

Insbesondere das vorgestellte Rotterdamer Modell, bei dem „außerordentliche Ermittlungsbeamte“ des Verkehrsunternehmens strafbare Handlungen aufdecken und so zur Strafverfolgung beitragen, wurde kontrovers diskutiert.

Insgesamt wurde der Kongress, der primär dem Informationsaustausch dienen sollte, von der Mehrzahl der Beteiligten außerordentlich positiv bewertet. Der nächste Kongress soll 2011 stattfinden. Hierfür ist geplant, in mehreren Workshops Handlungsempfehlungen für die Ordnungspartner zu erarbeiten.



IV Sonstige Maßnahmen

Datenbank für die Einsatzsteuerung und Qualitätssicherung der Sicherheitsleistungen in S-Bahnen

Der mit der DB Regio vertraglich vereinbarte Leistungsrahmen für die Sicherheitsbetreuung der S-Bahnen lässt keine gleichzeitige und damit 100 %-ige Betreuung aller S-Bahnen zu. Daher müssen die Einsatzpläne lageorientiert und flexibel sein. Das wiederum erforderte in der Vergangenheit eine aufwendige Planung für die gezielte Leistungsüberprüfung durch die VRR AöR. Bei der VRR AöR wurde deshalb eine Datenbank für die Einsatzsteuerung und Qualitätssicherung entwickelt. Damit sind eine brennpunktorientierte Einsatzplanung sowie eine gezielte Überprüfung der zu erbringenden Leistungen möglich.

Für die Qualitätskontrolle setzt der VRR Profitester ein, die Anwesenheit, Auftreten, Erscheinungsbild und Verhalten der Sicherheitskräfte bewerten. Diese Bewertungen finden ebenso Berücksichtigung in der neuen Datenbank und bilden eine Grundlage für die Qualitätsgespräche, die in regelmäßigen Abständen mit der DB Regio und der DB Sicherheit abgehalten werden.

Durch die Verknüpfung aller Faktoren ist es nun möglich, täglich den vereinbarten Besetzungsgrad der einzelnen S-Bahn-Linien zu überprüfen und bei der zukünftigen Personaleinsatzplanung auf festgestellte Gefahrenschwerpunkte zu reagieren.

Pilotprojekt PräViteS (Evaluation)

Das Pilotprojekt PräViteS (**Prä**ventiver Einsatz von **Videotechnik** für mehr **Sicherheit** im öffentlichen Personenverkehr) wurde im Oktober 2010 gestartet.

Kommt es in einem der Busse zu einer brenzigen Situation, stoppt der Fahrer den Bus und öffnet die Türen. Durch gleichzeitiges Alarmieren der Polizei und Informieren der Fahrgäste soll der Täter aus seiner Anonymität geholt werden, wobei ihm gleichzeitig eine Fluchtmöglichkeit gegeben wird, um von seinem Opfer abzulassen. 15 Busse der Vestischen Straßenbahn AG wurden mit der entsprechenden Technik ausgerüstet. Gleichzeitig wird diese Maßnahme durch das Europäische Institut für Kriminalprävention e. V. evaluiert.

Die Literaturanalyse zu nationalen und internationalen Forschungsergebnissen zur Anwendung von Videoanalyse im ÖPNV hat gezeigt, dass entsprechende Forschungsergebnisse für Deutschland noch kaum vorliegen und hier durch dieses Projekt im VRR eine Vorreiterrolle übernommen wird.

Sicherheitstage

Seit 2003 finden im ZeRP-Raum regelmäßig Sicherheitstage der lokalen Ordnungspartner statt. Die lokalen Ordnungspartner werden durch den VRR und die ZeRP-Organisation tatkräftig in der Vorbereitung und Durchführung unterstützt.

In 2010 fanden in folgenden Städten die Sicherheitstage statt:

- Gelsenkirchen
- Mönchengladbach
- Bochum

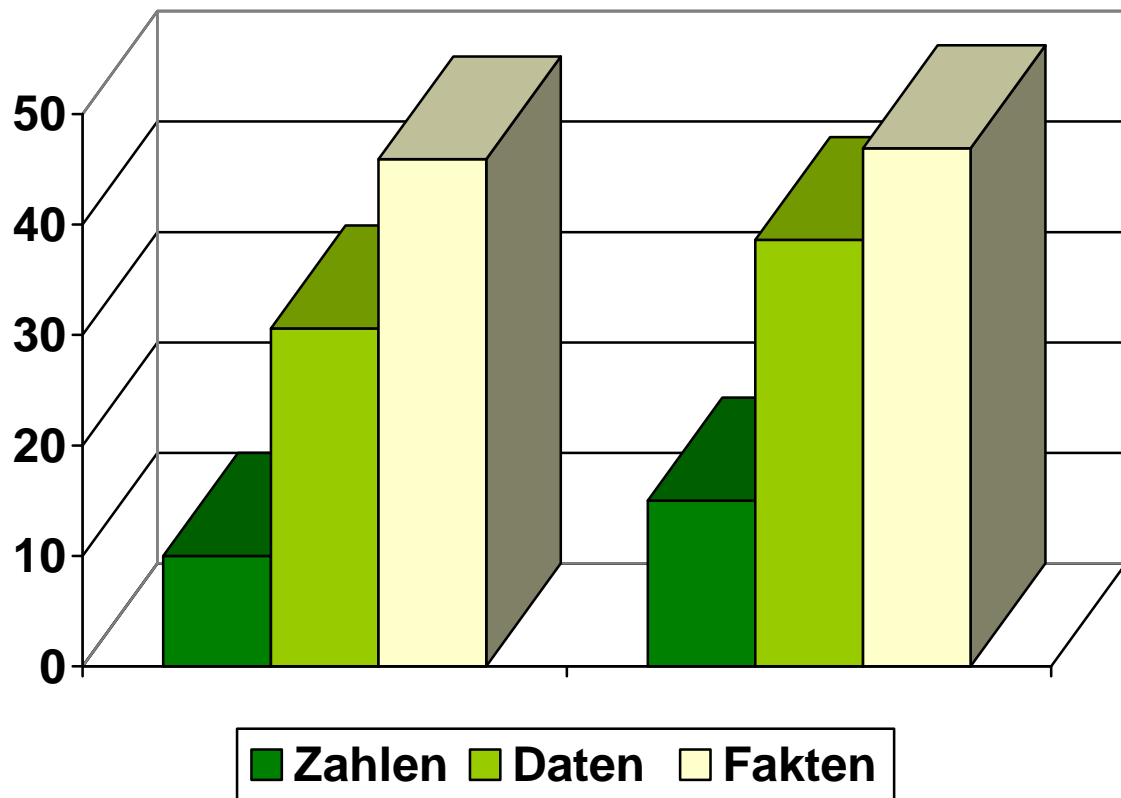
Insgesamt besuchten wieder ca. 50.000 Bürgerinnen und Bürger die Sicherheitstage.

Projekt BIUS

Seit 2006 werden bei der Vestischen Straßenbahn AG die Busfahrer systematisch im Umgang mit kritischen Situationen geschult. In Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Recklinghausen wurde hierzu ein spezielles „Berufsbezogenes Interventions- und Sicherheitstraining“ (BIUS) erarbeitet. Im Sinne der ZeRP-Kooperation hat der VRR hierzu eine Evaluation in Auftrag gegeben. Ende 2010 waren die Erhebungen der Evaluation fast abgeschlossen. Im Jahre 2011 wird die Veröffentlichung der Evaluation stattfinden. Grundlegende Erkenntnisse werden nachfolgend dargestellt:

- In seinen Inhalten und seiner Struktur entspricht das BIUS-Training in hohem Maße den Empfehlungen zur Ausgestaltung von Deeskalationstrainings, die auf Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen in anderen Berufsfeldern formuliert worden sind.
 - Mittlerweile sind 63 % der Mitarbeiter geschult worden und das Training ist fest im Unternehmen verankert.
 - Durch seine modulare Struktur kann BIUS auch für die Anwendung in anderen Berufsfeldern angepasst werden.
 - Als wirksam erweist sich das Programm für die Problem- und Stressbewältigungsstile der Schulungsteilnehmer.
 - Die Trainingseffekte lassen jedoch nach mehr als einem Jahr bei den geschulten Teilnehmern erkennbar nach. Es sollte die Möglichkeit kürzerer Nachschulungen etwa in Form von Tagestrainings in Erwägung gezogen werden.
-

V Zahlen, Daten, Fakten 2010



Gesamtereignisse 2010 (ZeRP-Datenbank)

Abbildung 8 zeigt die prozentuale Verteilung der Unterkategorien in der ZeRP-Datenbank. Hierbei machen Belästigungen (aktiv und passiv) und Vandalismus den Großteil (mehr als 50 %) der Ereignisse aus.

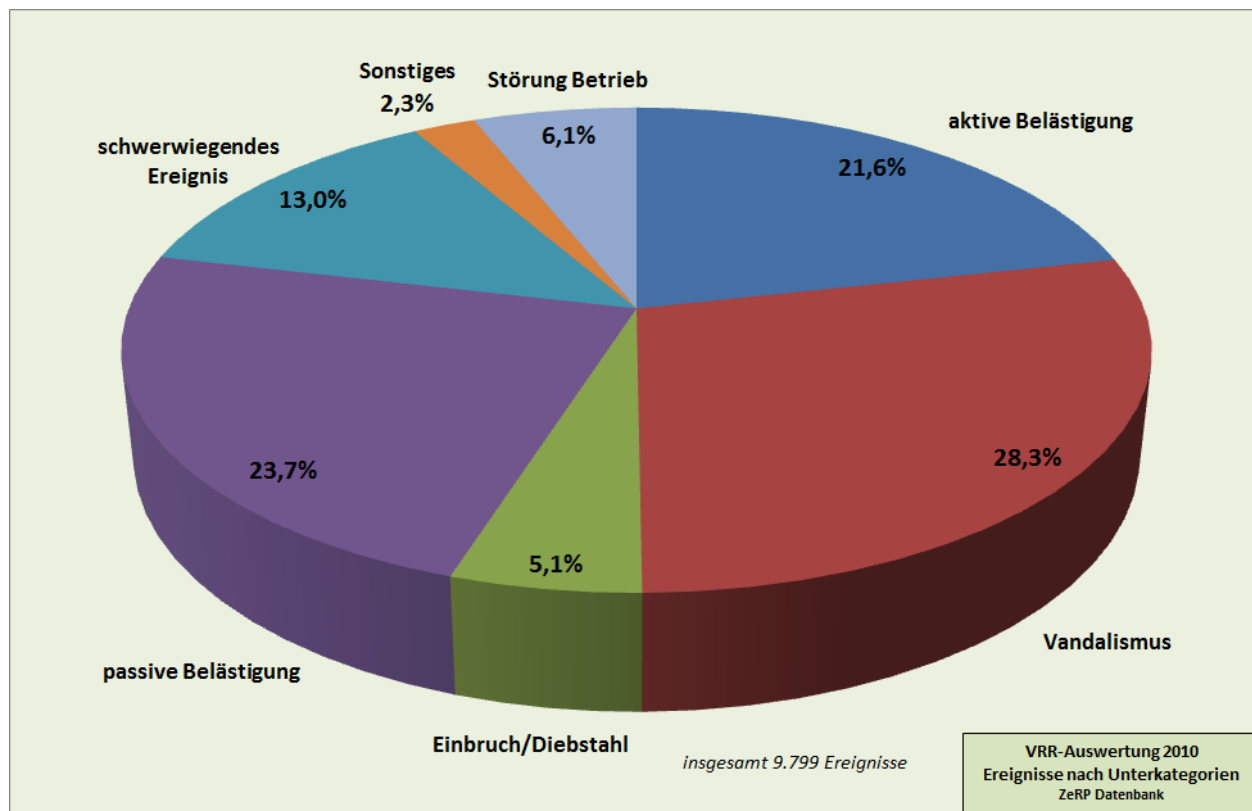


Abbildung 8 - Ereignisse nach Unterkategorien

Um die Übersicht zu gewährleisten, wurden für einige Ereignisse Unterkategorien gewählt.

Nachfolgend die Erklärungen der Unterkategorien:

Schwerwiegendes Ereignis:

Bedrohung, Körperverletzung, Raub, Sexualdelikt

Aktive Belästigung:

Aggressives Betteln, Belästigung durch alkoholisierte Personen/Drogenabhängige, Beleidigungen, Beschimpfungen, körperliches Angehen, Rauchen, sexuelle Belästigung

Passive Belästigung:

Anwesenheit alkoholierter Personen/Drogenabhängiger, Anwesenheit bedrohlich wirkender Personen, provozierendes Verhalten

Vandalismus 2010 (ZeRP-Datenbank)

Abbildung 9 stellt die prozentuale Verteilung der Einzelereignisse des Vandalismus für 2010 dar. Graffitiabeseitigung, Beschädigung von Einrichtung und Verunreinigungen nehmen einen hohen Anteil an den Kosten für die Schadensbehebung ein.

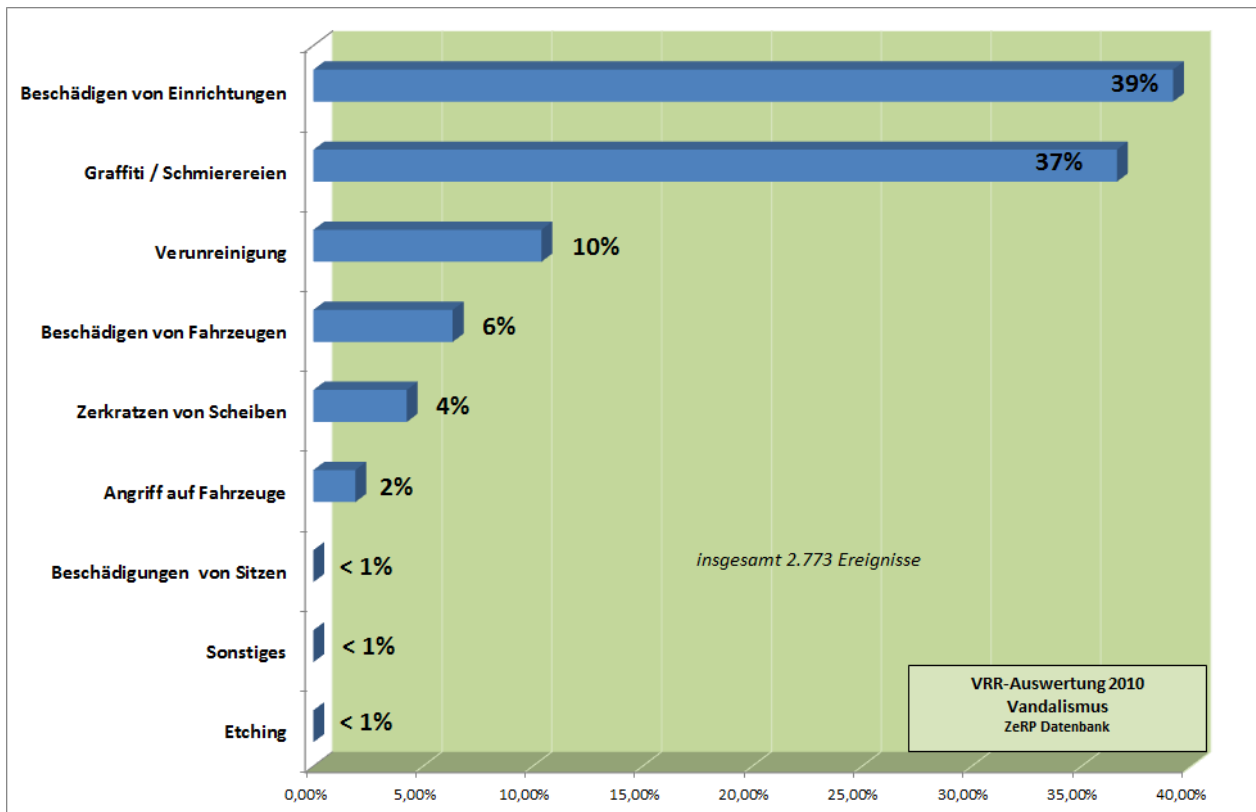


Abbildung 9 - Vandalismus 2010

Gewaltereignisse 2010 (ZeRP-Datenbank)

Die Handlungen gegen Personen überwiegen im Vergleich zu den Handlungen gegen Sachen. Da die Eintragungen hauptsächlich von Sicherheitspersonalen stammen, die im ständigen Kontakt zu den Fahrgästen stehen, ist ein hohes Konfliktpotential von vornherein vorgegeben. Somit ist das abgebildete Verhältnis zwischen Handlungen gegen Personen und Sachen nachvollziehbar. Sensibilisierung und Deeskalation sind daher wichtige Punkte, die bei der Aus- und Weiterbildung berücksichtigt werden müssen.

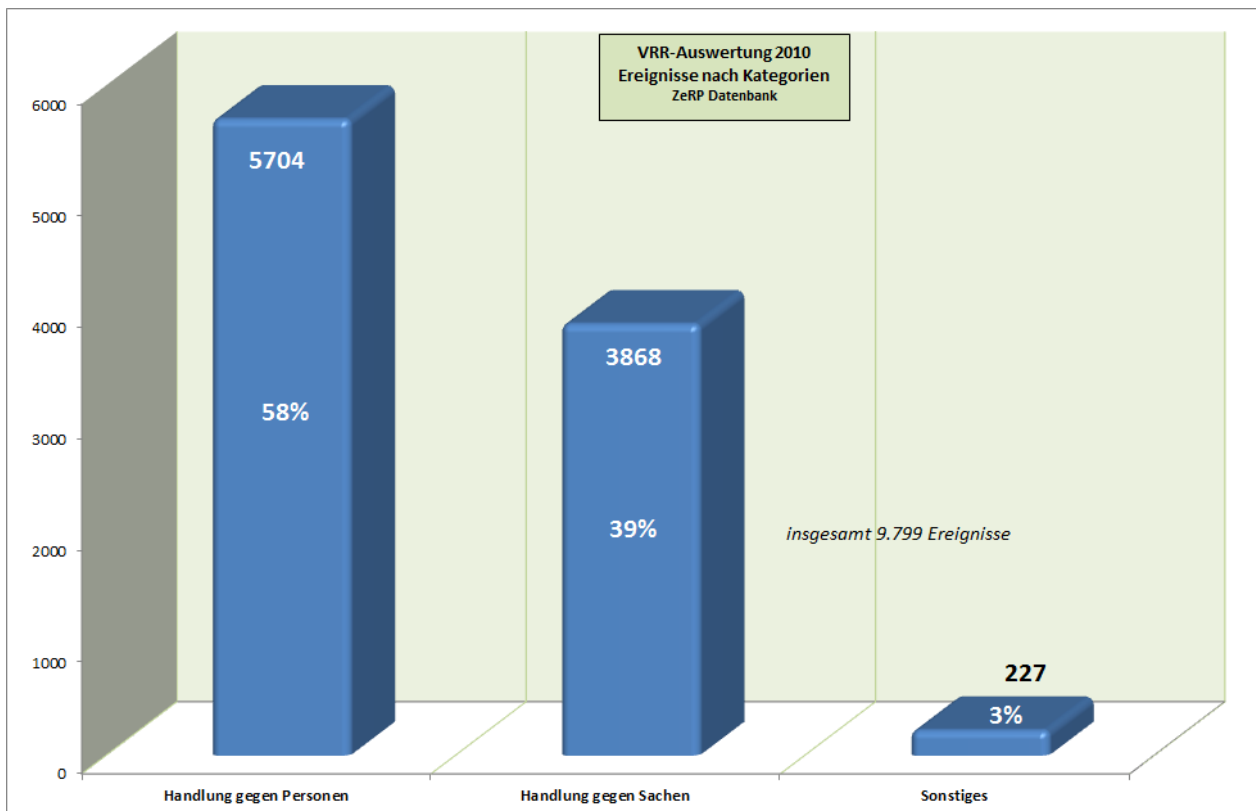


Abbildung 10 - Handlungen gegen Personen/Sachen

Abbildung 11 stellt die Anzahl der Ereignisse mit körperlichem Angehen dar. Der signifikante Unterschied zwischen den Jahren 2007 bis 2009 und 2010 hat Gründe:

- Von August 2008 bis September 2009 ist die Erhöhung auf den Einsatz von privaten Sicherheitskräften zurückzuführen. Hier wurden insgesamt deutlich mehr Eintragungen festgehalten.
- Ab Oktober 2009 verrichtete die DB Sicherheit wieder ihren Dienst auf S-Bahnen. Eintragungen konnten aber aus technischen Gründen erst ab Mitte Juni 2010 vorgenommen werden.
- 2011 werden konstantere Meldungen erfolgen. Dies kann bereits heute aus den vorliegenden Zahlen für 2011 bestätigt werden.

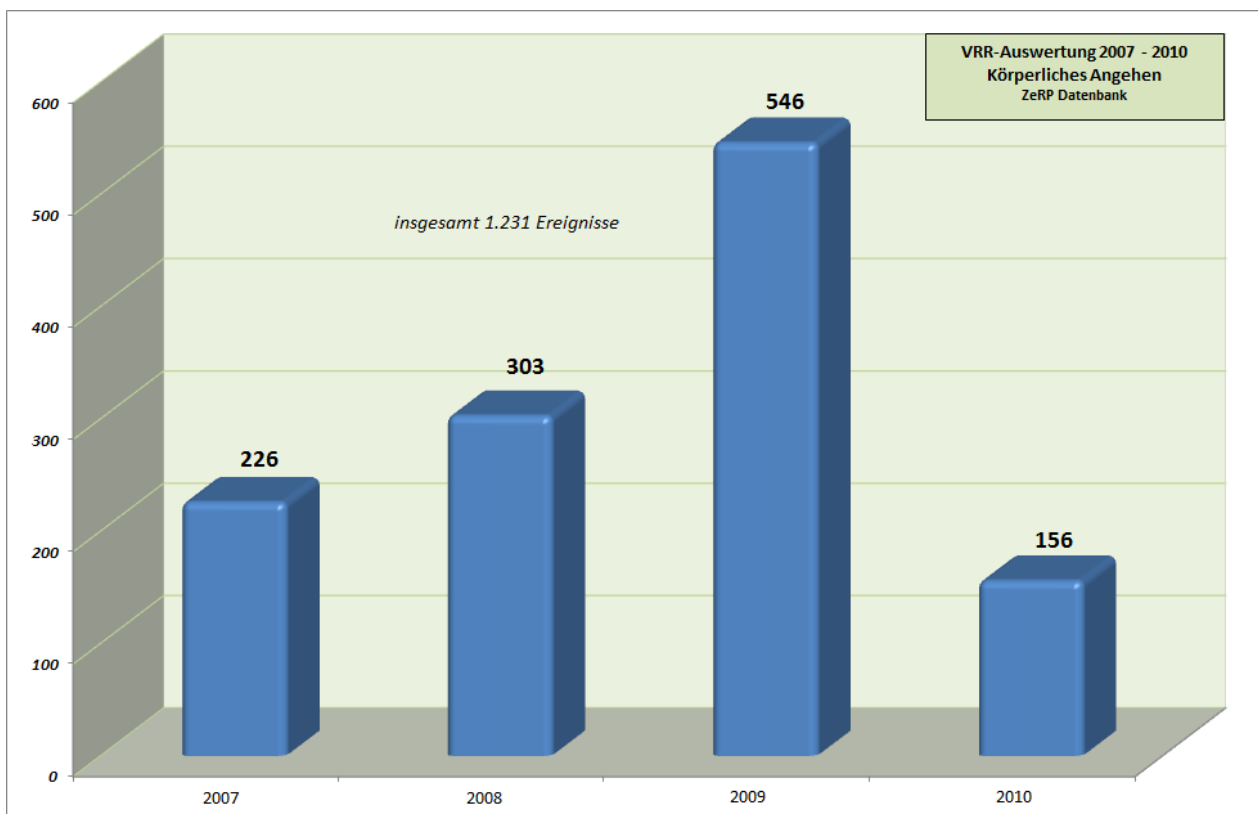


Abbildung 11 - Körperliches Angehen 2007 bis 2010

Unter körperlichem Angehen sind u. a. Rempeln, Schubsen, an der Kleidung ziehen, kurzzeitige Wegnahme mitgeführter Gegenstände/Sachen zu verstehen.

Abbildung 12 stellt die Anzahl der Ereignisse mit Körperverletzungen dar. Im Jahr 2008 ist der Einbruch mit fehlenden Eintragungen der Bundespolizeidirektion West zu erklären. Seit 2009 werden wieder Eintragungen der Bundespolizeidirektion vorgenommen und ermöglichen so eine schärfere Auswertung der schweren Vorfälle. Die Bundespolizei erfasst hauptsächlich objektive Eintragungen, d. h. Ereignisse die zur Anzeige kommen und als Straftatbestand angesehen werden.

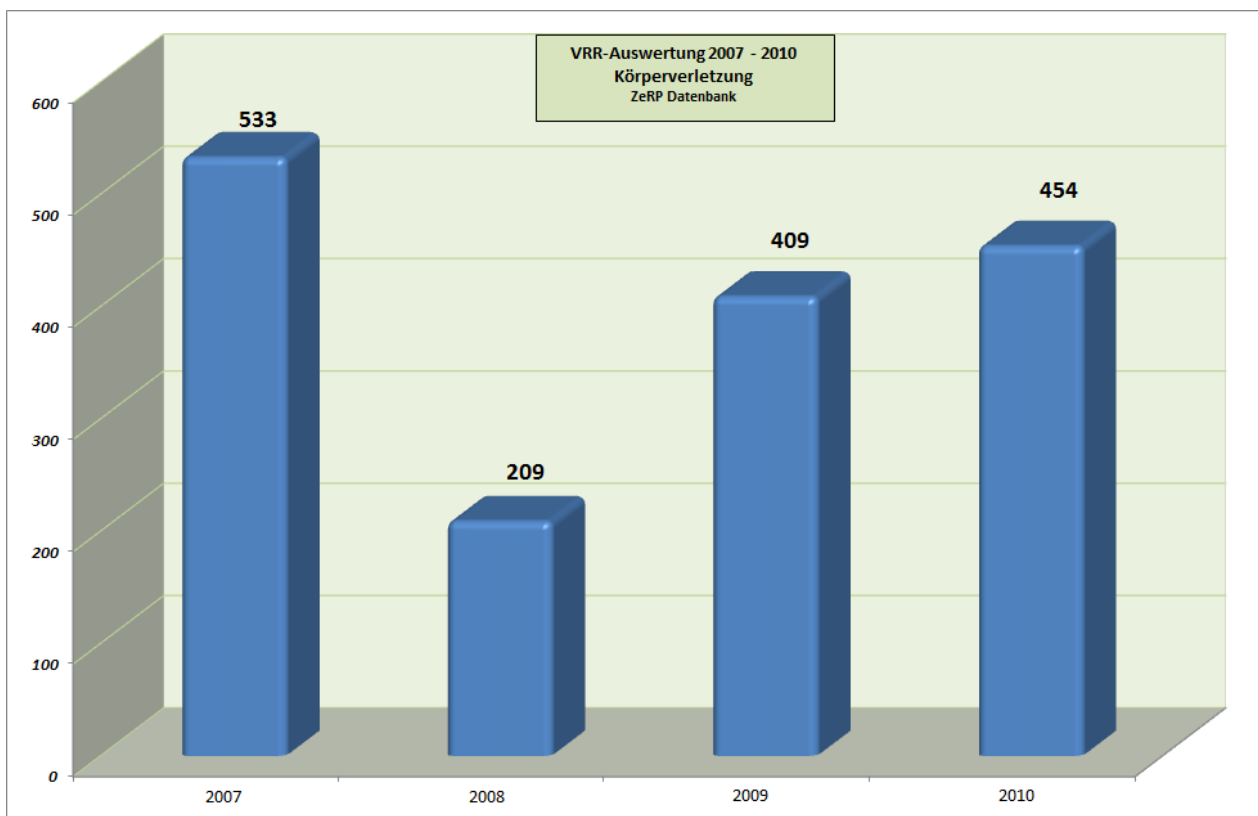


Abbildung 12 - Körperverletzung 2007 bis 2010

Unter Körperverletzung sind die Straftaten entsprechend den Tatbestandsmerkmalen des StGB erfasst.

Ausblick und Stand 2011

Gründung einer Stiftung zur Förderung von Zivilcourage

Für die Förderung von Zivilcourage soll die muTiger-Stiftung gegründet werden. Es ist vorgesehen, Bürger ab einem Alter von 16 Jahren in Verhaltensweisen im Bereich Zivilcourage zu qualifizieren und weiter zu betreuen. Dies soll mit zahlreichen Partnern aus der Wirtschaft und aus dem Bereich des ÖPNV umgesetzt werden. Nach Gründung der Stiftung werden alle erforderlichen Schritte hierzu eingeleitet, sodass spätestens ab Frühjahr 2012 gestartet werden kann. Stiftungsgründer werden die VRR AöR und die KÖTTER GmbH & Co. KG Verwaltungsdienstleistungen sein.

Pilotprojekt automatische Erkennung von sicherheitsrelevanten Vorfällen an U-Bahnhöfen

Es ist geplant, ein Pilotprojekt mit Videoanalysetools bei Stadtbahnbetrieben einzurichten. Es soll eine Software zur automatischen Erkennung von sicherheitsrelevanten Vorfällen wie unbefugtes Betreten der Gleisanlagen oder Graffitiwandalismus eingesetzt werden. Ziel ist, Videobilder nur noch dann auf den Sicherheitsbildschirm einzuspielen, wenn eine vordefinierte Handlung oder Situation durch die Kamera erfasst und durch die Software identifiziert wird. Der Umfang der Videosequenzen soll deutlich reduziert werden und somit die Aufmerksamkeit der Mitarbeiter gezielt nur noch auf diejenigen Bildschirme gelenkt werden, auf denen sicherheitsrelevante Vorfälle zu erkennen sind.

2. Landesweiter Sicherheitskongress

2011 wird der zweite landesweite Sicherheitskongress des KCS des Landes NRW im Rahmen der Polizeimesse IPOMEX in der Messehalle Münster zum Themenbereich „Entwicklung situationsbedingter Sicherheitsstrategien im ÖPNV und verbindliche Regelungen zwischen den Akteuren!“ stattfinden. Die Teilnehmer aus dem Innen- und Verkehrsministerium NRW, den Polizeibehörden, den Verkehrsunternehmen, der DB und NE-Bahnen und den privaten Sicherheitsdienstleistern werden nach kurzen Impulsreferaten die Gelegenheit erhalten, in thematisch eingegrenzten Workshops verbindliche Handlungsempfehlungen für die Ordnungspartner zu erarbeiten.

Ansprechpartner:

Dirk Kühnert

Abteilung Information und Innovation

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Telefon: 02 09 / 15 84-148

E-Mail: kuehnert@vrr.de

