

6. ZeRP Lagebericht 2012

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Anlage zur Beschlussvorlage I/VIII/2013/0440

Stand: 18.06.2013



Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	3
Erläuterungen der Unterkategorien:	4
Vorwort	5
Maßnahmen in 2012	7
I Sicherheit und Service auf S-Bahn-Linien	7
Pilot S-Bahnlinie S6	13
II 3. Sicherheitskongress des Landes NRW 2012	15
Positionspapier zu der Fragestellung „Wie sicher fühlen sich die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr“	18
Kompetenzcenter Sicherheit beim VRR	19
Sicherheitstage	19
III Zahlen, Daten, Fakten der ZeRP Datenbank	20
Gesamtereignisse 2012 (ZeRP-Datenbank)	20
Betroffenengruppen	21
Vergleich Körperliches Angehen – Körperverletzung	22
Ausblick und Stand 2013	23
4. Landesweiter Sicherheitskongress	23
Stärkung von Ordnungspartnerschaften durch gezielte Zusammenarbeit mit Kommunalen Ordnungsdiensten	23
3D Erfassung und Darstellung von Infrastruktur	23

Abkürzungsverzeichnis

EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
KCS	KompetenzCenter Sicherheit NRW (beim VRR)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VU	Verkehrsunternehmen
ZeRP	Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Unterkategorien zu Ereignissen auf S-Bahnlinien 2012 (5414 Ereignisse).....	7
Abbildung 2 - Verteilung der Ereignisse je Monat in 2012 (5414 Ereignisse).....	8
Abbildung 3 - Ereignisse auf S-Bahnen je Hunderttausend Personenkilometer	9
Abbildung 4 - Verteilung der Ereignisse auf Linien 2011-2012.....	10
Abbildung 5 - Unterkategorien 2011-2012.....	11
Abbildung 6 - Schwerwiegende Ereignisse 2011-2012	12
Abbildung 7 - Kundenzufriedenheitsbefragungen 2011/2012.....	13
Abbildung 8 - Das komplexe Studienmodell im Überblick	16
Abbildung 9 - Fahrgastbefragung	16
Abbildung 10 - Kosten-Nutzen Modell	17
Abbildung 11 - Unterkategorien 2011 - 2012.....	20
Abbildung 12 - Betroffenenengruppen 2011-2012.....	21
Abbildung 13 - Körperverletzung und Angehen 2011-2012.....	22
Abbildung 14 - Unterkategorien 2011 – 2012	23
Abbildung 15 - Fahrsimulation Betriebshof.....	23
Abbildung 16 - Isometrische Ansicht „Oberhausen Neue Mitte“ zur Kundeninformation.....	24

Erläuterungen 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

Beschädigungen / Vandalismus

Angriffe auf Fahrzeuge und Einrichtungen, Verunreinigungen und Beschädigungen von Fahrzeugen, Graffiti / Schmierereien, Verunreinigung und Zerkratzen / Verätzen von Scheiben

Vorwort

Seit 1998 gibt es die Zentralstelle für Regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) beim VRR. Seit dem Jahr 2007 berichtet die Zentralstelle jährlich im Rahmen eines ZeRP - Lageberichts über aktuelle Entwicklungen zur Sicherheit im VRR.

In dem 6. ZeRP-Lagebericht ist ein Schwerpunkt die Darstellung der Sicherheitssituation in 2012 differenziert nach S-Bahn und gesamten VRR. Im Wesentlichen stützt sich diese Darstellung auf die Ergebnisse der ZeRP – Datenbank. Veränderungen zu der Sicherheitslage in 2011 sind nur in Nuancen festzustellen.

Ein weiterer Schwerpunkt sind die Aktivitäten im Zusammenhang mit der Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls insbesondere durch die Steigerung personeller Ressourcen. Dabei gab es sowohl Aktivitäten im „evaluierten“ operativen als auch im wissenschaftlichen Bereich.

Die Bochum Gelsenkirchener Straßenbahnen AG hatte bereits im Jahr 2007 mit dem konzentrierten Einsatz von Kundenbetreuern in einem Teilnetz den Nachweis erbracht, dass durch solch eine Maßnahme das subjektive Sicherheitsempfinden der Kunden deutlich gesteigert und auch betriebswirtschaftlich durch die Kundenbetreuer ein nennenswerter, wenn auch nicht zu 100 Prozent kostendeckender, Beitrag geleistet werden kann.

Ab Sommer 2012 besetzte die DB AG in Abstimmung mit dem VRR die S-Bahnlinie S 6 ab 18:00 Uhr zu 100% mit Personal. Auch hier zeigten die ersten Evaluationsergebnisse eine deutliche Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls bei den Kunden. Weitergehende wirtschaftliche Aspekte werden in der ersten Hälfte des Jahres 2013 evaluiert.

Neben diesen betriebswirtschaftlichen Untersuchungen wurde unter Federführung des VRR erstmals in Deutschland eine Studie durchgeführt, die den volkswirtschaftlichen Nutzen des Einsatzes von mehr Sicherheitspersonal untersucht. Gefördert wurde und wird diese Studie durch das Land NRW. Die Ergebnisse des ersten Untersuchungsabschnitts wurden bei dem Landessicherheitskongress im November vorgestellt und diskutiert. Auch hier zeichnete sich bereits ein positiver Trend ab. In 2013 soll der 2. Untersuchungsabschnitt gestützt auf Ergebnissen eines neuen Pilotprojektes auf der Linie S5/S8, die ebenfalls ab 18 Uhr zu 100% mit Personal besetzt werden soll, umgesetzt werden. Die Ergebnisse aus der Maßnahme auf der Linie S6 werden dabei miteinbezogen.

Auf Bundesebene beteiligte sich der VRR gemeinsam mit anderen Aufgabenträgern und Verbänden, Eisenbahnverkehrsunternehmen incl. der DB AG, Gewerkschaften aus dem Verkehrsbereich und der Polizei sowie Fahrgastverbänden an der Erstellung eines gemeinsamen Positionspapiers.

Im Fokus steht hierbei die Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls im ÖV. Auch hier wird die Steigerung der personellen Ressourcen mit erster Priorität gefordert. Im März 2013 wurde das Papier anlässlich eines parlamentarischen Abends der Bundespolitik vorgestellt.

Auch technische, innovative Lösungen wurden im Jahr 2012 angestoßen. Dazu zählt insbesondere die im Lagebericht ausführlicher vorgestellte Möglichkeit der dreidimensionalen Abbildung von Tunnelröhren und Gebäuden. Hierbei eröffnen sich sowohl für Verkehrsunternehmen als auch für Rettungsdienste und Polizei völlig neue Perspektiven, denn damit würde allen Beteiligten eine einheitliche und immer aktuelle Basis für grundsätzliche Planungen und im Krisenfall (z. B.: Evakuierung) vorliegen.

Maßnahmen in 2012

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 Eintragungen von sicherheitsrelevanten Vorfällen in die ZeRP-Datenbank vor. Die nachfolgend aufgezeichneten Ereignisse sind vom Personal der DB und der Bundespolizei aufgezeichnet worden.

Belästigungen bilden den Hauptteil an Ereignissen

Auch im Jahre 2012 bilden die aktiven und passiven Belästigungen den Hauptteil an sicherheitsrelevanten Ereignissen auf den S-Bahnlinien. Mit nahezu 93% aller Ereignisse werden Fahrgäste und das Bahnpersonal durch Belästigungen in ihrem subjektivem Sicherheitsgefühl verunsichert.

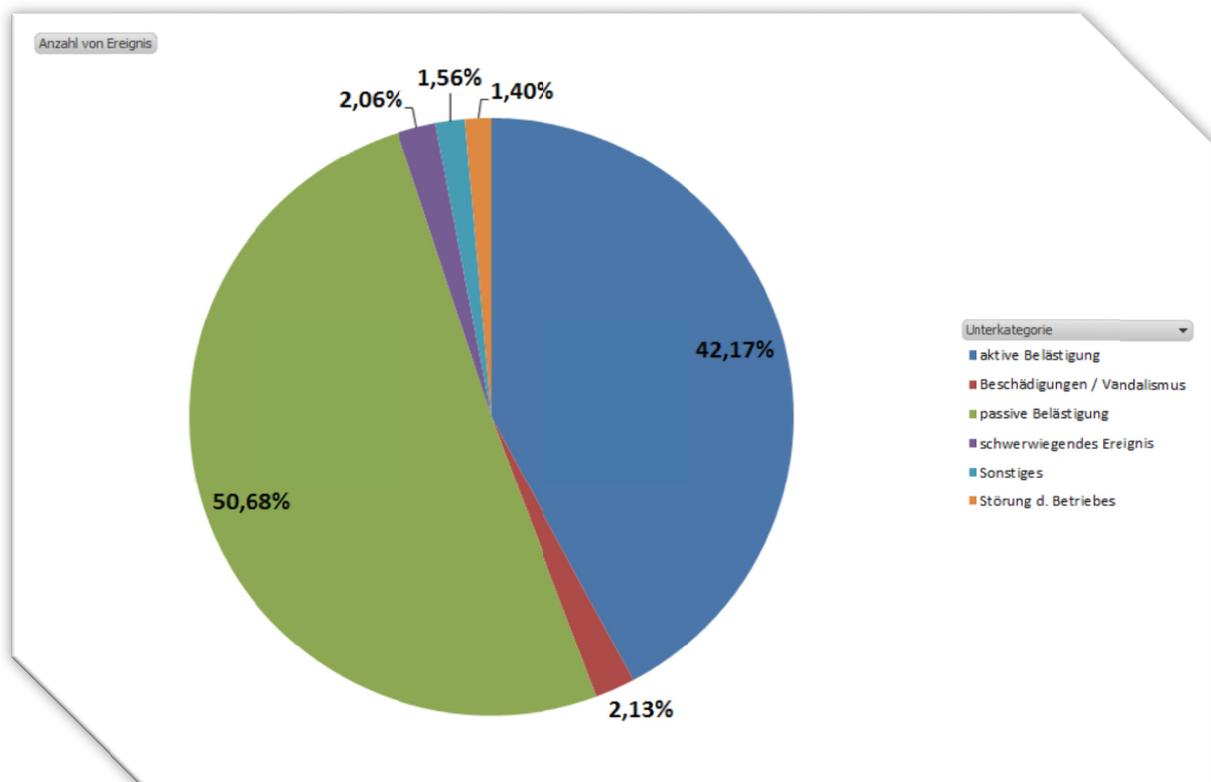


Abbildung 1 - Unterkategorien zu Ereignissen auf S-Bahnlinien 2012 (5414 Ereignisse)

Erklärungen zu Unterkategorien s. Seite 4

Verteilung der Ereignisse auf S-Bahnlinien in 2012

Im Durchschnitt wurden 451 Ereignisse je Monat von den zuständigen Stellen (Bundespolizei, Personal DB) gemeldet. Lediglich in den Monaten März, Mai und Juni sind gegenüber dem Durchschnitt wesentlich höhere Abweichungen zu verzeichnen. Dafür ist in den Wintermonaten (Oktober, Dezember, Januar) die Anzahl der Ereignisse wesentlich niedriger als der Durchschnitt.

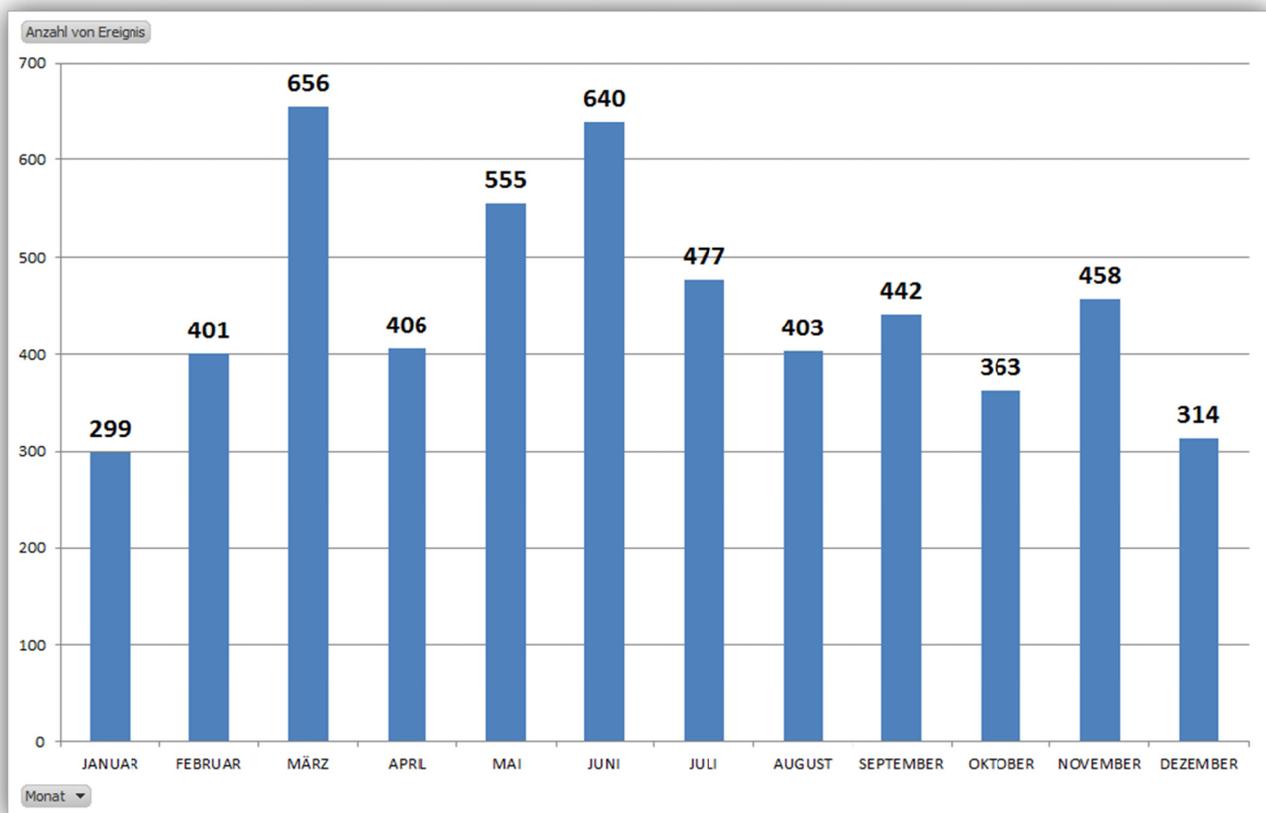


Abbildung 2 - Verteilung der Ereignisse je Monat in 2012 (5414 Ereignisse)

Durchschnitt der Ereignisse zufriedenstellend

Bei der Betrachtung der Ereignisse je 100.000 Personenkilometer heben sich zunächst vier S-Bahnen besonders hervor (S1, S4, S5/8, S11). Bei den Ereignissen je Tag pro Linie ragen die Linien S1, S5/S8 und die S11 heraus. Diese Linien werden auch in 2013 den Schwerpunkt bei der Bestreifung bilden.

	Ereignisse/Tag	Pkm/Tag	Ereignisse je 100.000 Pkm
S1	5,1	902.563	0,57
S2	0,9	294.500	0,29
S3	0,1	176.101	0,04
S4	0,6	102.983	0,60
S5/S8	3,9	620.030	0,63
S6	0,8	528.193	0,15
S9	0,4	303.061	0,15
S11	3,0	225.819	1,34

Abbildung 3 - Ereignisse auf S-Bahnen je Hunderttausend Personenkilometer

Aktuelle lageorientierte Steuerung der Sicherheitskräfte durch regelmäßige Qualitätsgespräche

Die Verteilung der Ereignisse auf den einzelnen Linien im Jahresvergleich 2011 – 2012 zeigt bei den S-Bahnlinien S1 und S11 die negativsten Abweichungen im Vergleich zum Vorjahr auf.

Eine positive Entwicklung ist bei der S6 festzustellen. Dies ist auf die 100%-Bestreifung der S6 ab Mitte des Jahres 2012 zurück zu führen. (Siehe hierzu auch Punkt „Projekt S6“)

Durch Verlagerung der Einsätze des Personals werden die Belastungsschwerpunkte S1 und S11 verstärkt in 2013 bestreift. Auch die Linie S5/S8 ist weiterhin im Fokus. Hier liegt die Anzahl der Ereignisse nach wie vor auf hohem Niveau. In den quartalsmäßigen Qualitätsgesprächen wird dann die aktuelle Entwicklung auf diesen Linien besonders beachtet, und es wird anhand der Auswertung und den mündlichen Aussagen der Sicherheitskräfte versucht, die Ursache der Erhöhungen fest zu stellen, um gegensteuern zu können. Ebenso können bei Verschärfung der Lage Schwerpunkteinsätze der Bundespolizei und DB-Sicherheit durchgeführt werden.

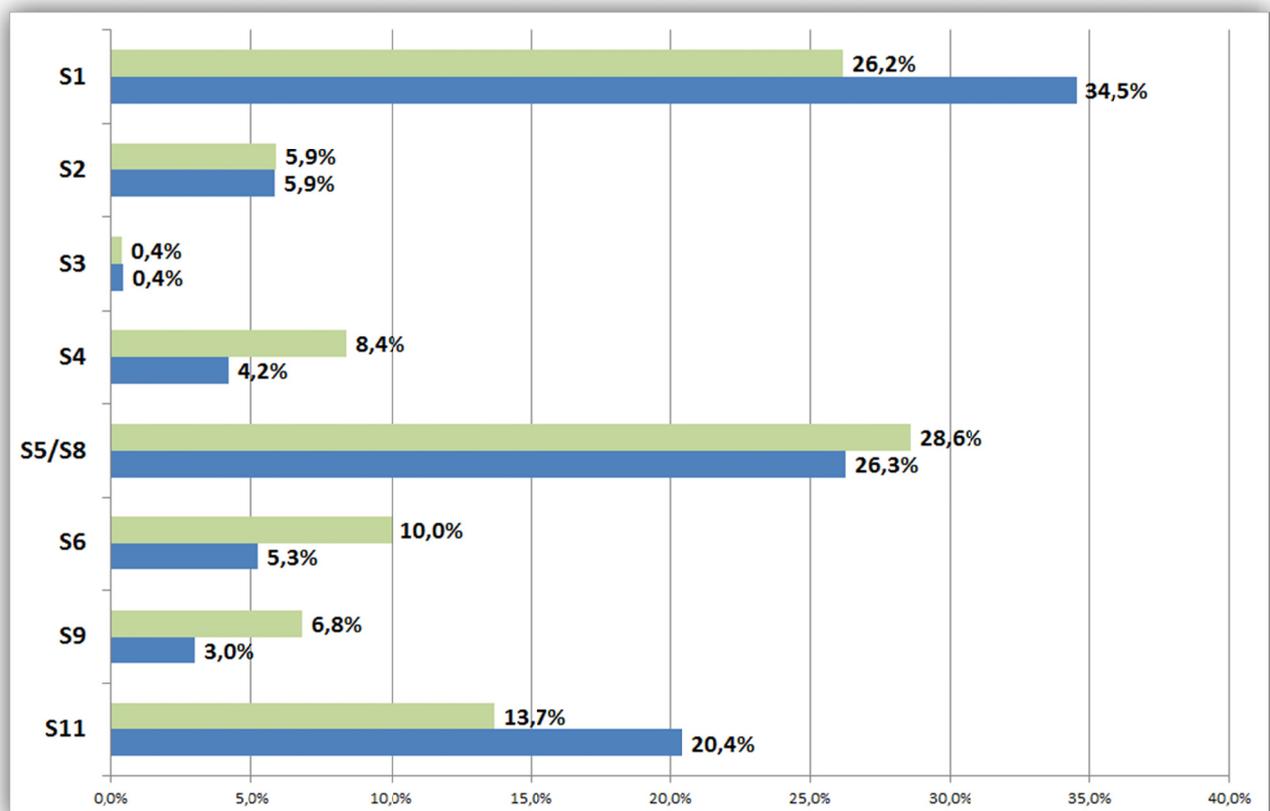


Abbildung 4 - Verteilung der Ereignisse auf Linien 2011-2012

2011 (6102 Ereignisse)

2012 (5414 Ereignisse)

Vandalismus auf dem Rückzug

Im Vergleich zum Vorjahr sind die gemeldeten Ereignisse im Bereich des Vandalismus um ca. 50% zurückgegangen. Bei den restlichen Unterkategorien (bis auf die passive Belästigung) sind ebenfalls Rückgänge zum Vorjahr zu verzeichnen.

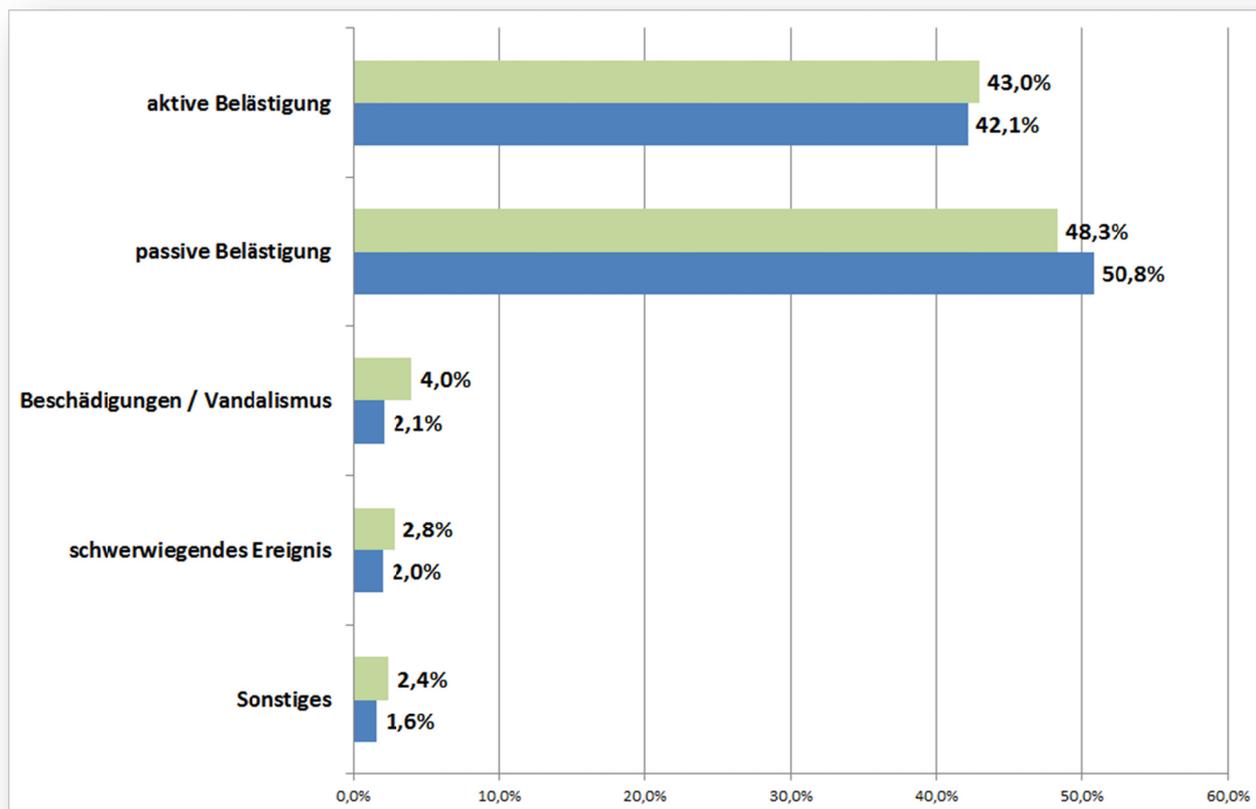


Abbildung 5 - Unterkategorien 2011-2012

2011 (6102 Ereignisse)

2012 (5414 Ereignisse)

Schwerwiegende Ereignisse

Das Lagebild bei den schwerwiegenden Ereignissen stellt sich unterschiedlich dar. Bei der Bedrohung ist erfreulicherweise ein starker Rückgang zu verzeichnen. Ebenso ist bei Körperverletzungen die Anzahl der gemeldeten Ereignisse rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahr beträgt der Rückgang ca. 18%. Dagegen ist eine leichte Zunahme bei Diebstahl und Raub festzustellen. Erfreulich dagegen ist, dass bei den Sexualdelikten kein Ereignis im Jahr 2012 gemeldet wurde.

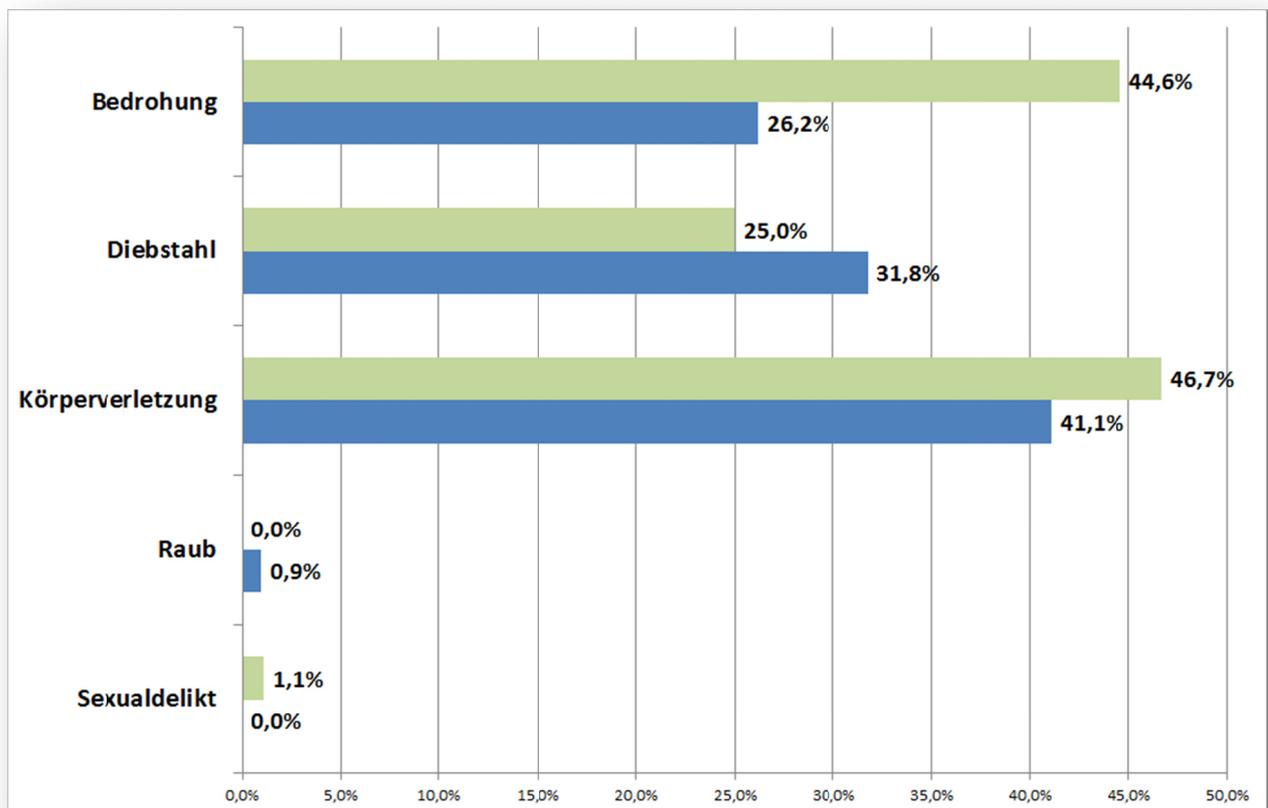


Abbildung 6 - Schwerwiegende Ereignisse 2011-2012

■ 2011 (139 Ereignisse) ■ 2012 (107 Ereignisse)

Pilot S-Bahnlinie S6

Im Jahre 2012 wurde seitens DB-Regio NRW angeregt, eine 100-prozentige Bestreifung einer S-Bahnlinie vorzunehmen und die Auswirkungen betriebswirtschaftlich zu evaluieren. Das Konzept sollte nach Ansicht der DB Regio wegen der schlechten Kundenzufriedenheitswerte und der alten Fahrzeuge auf der S6 umgesetzt werden. Das Projekt sah vor, eine 100%-Besetzung der Linie S6 nach 18 Uhr bis Betriebsschluss bzw. bis 6 Uhr am Wochenende auf dem Streckenabschnitt Essen Hbf – Langenfeld(Rhld) durchzuführen.

Ziel war es, einen mehrmonatigen Betrieb mit 100% Besetzung von Sicherheitskräften auf einer S-Bahnlinie zu evaluieren. Im Jahr 2012 wurde der Schwerpunkt der Evaluation auf die Auswertung der Kundenzufriedenheit gelegt. Als weitere Evaluationspunkte werden für 2013 die Auswertungen zu Vandalismus, Erschleichen der Beförderung und zur Einnahmesicherung erwartet.

Für die Evaluation der Kundenzufriedenheit wurden Kundenbefragungen aus den Jahren 2011 und 2012 ausgewertet. Die Auswertung ergab folgendes Diagramm:

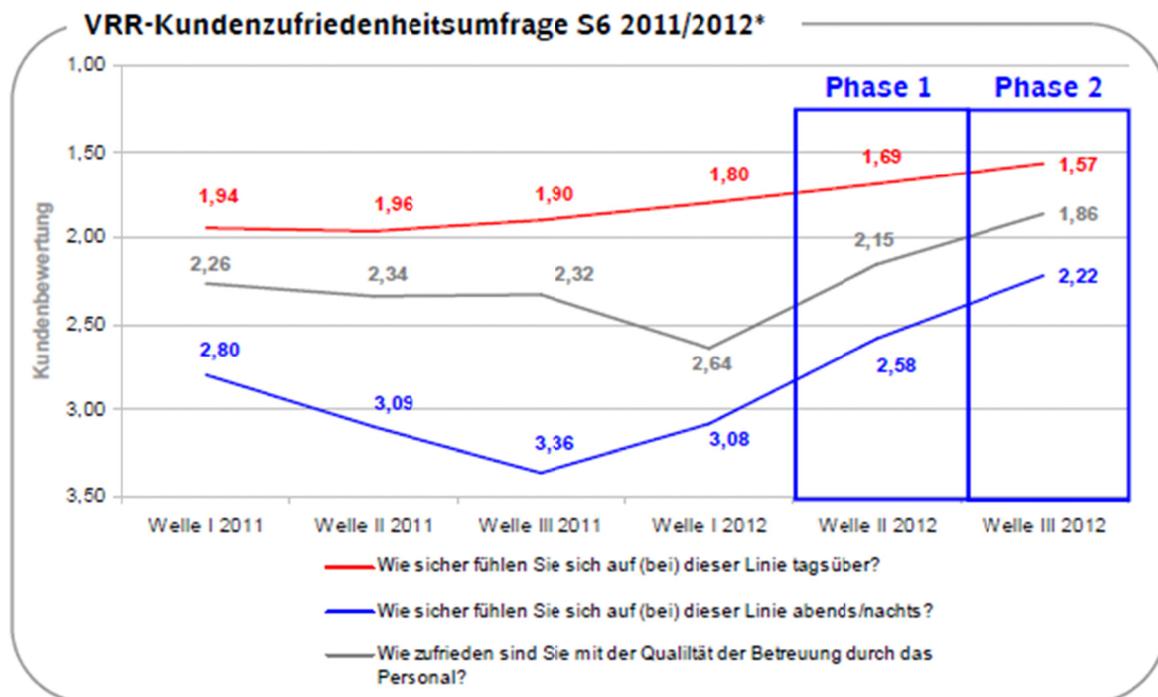


Abbildung 7 - Kundenzufriedenheitsbefragungen 2011/2012

* Das Projekt startete mit der 2. Befragungswelle in 2012:

Im Vergleich zu den vorherigen Befragungen haben sich die Sicherheitsbewertungen in der 2. und 3. Befragungswelle 2012 (seit Start der 100% Betreuung) stark verbessert. In den gesamten Befragungen 2012 hat sich der Bewertungsunterschied zwischen dem Sicherheitsgefühl **tags und nachts** bei den Fahrgästen fast halbiert. Die Fahrgäste sind außerdem deutlich zufriedener mit der Betreuungsqualität durch das Personal seit Einführung der 100%-Betreuung. Weitere Untersuchungen zu den Auswirkungen auf Vandalismus, Erschleichung der Beförderung und Einnahmesteigerung werden in 2013 abgeschlossen und ausgewertet.

Fazit

Die gesteigerte Kundenzufriedenheit und das subjektive Sicherheitsempfinden der Kunden sind hervorzuheben und können langfristig positive Wirkung zeigen. Bei der Bewertung weiterer Kriterien ist es anhand der Datenlage schwer, verlässliche Aussagen zu treffen.

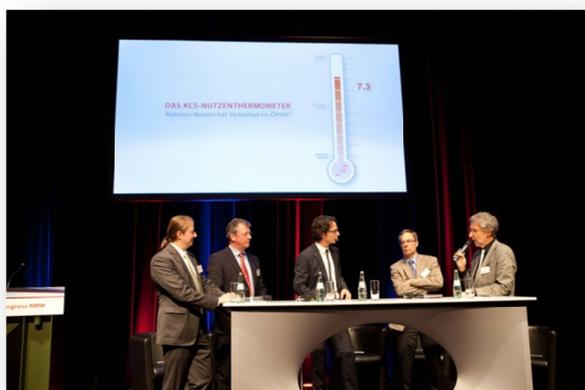
Durch den großen Erfolg bei der Kundenzufriedenheit und zur weiteren Evaluierung der o. g. Punkte wird das Projekt noch im ersten Halbjahr 2013 fortgesetzt.

II 3. Sicherheitskongress des Landes NRW 2012

Der dritte Sicherheitskongress des Landes NRW wurde unter dem Schwerpunkt „Welchen Nutzen hat Sicherheit? Eine volkswirtschaftliche Betrachtung“ abgehalten. Am 14. November fanden sich im Colosseum zu Essen rund 100 Vertreter aus der Sicherheitsbranche des ÖPNV ein.

NRW-Verkehrsminister Michael Groschek eröffnete den Kongress; ihm folgten Referenten aus dem ÖPNV sowie aus anderen Branchen. Herr Professor Gerd Neubeck, Leiter Konzernsicherheit der Deutschen Bahn AG, stellte z. B. das Sicherheitskonzept der DB vor und betonte, wie wichtig eine volkswirtschaftliche Betrachtung von Sicherheitsmaßnahmen sei. Aufschlussreich waren auch die Einblicke in die Sicherheitsmaßnahmen und -konzepte aus anderen Branchen: Volker Fürderer, Geschäftsführer und Sicherheitsbeauftragter der FC Schalke 04 Arena Management GmbH, erklärte die besonderen Anforderungen an die Sicherheit bei Großveranstaltungen und stellte dabei die Notwendigkeit einer guten Zusammenarbeit mit der Polizei und den Verkehrsunternehmen heraus. In prominent besetzten Diskussionsrunden wurde das Thema Sicherheit im ÖPNV aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet. Vertreter von Fahrgastverbänden erläuterten Fragen der subjektiven Sicherheit, aus Sicht der Unternehmen sprachen Sicherheitsexperten der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) sowie der Bochum-Gelsenkirchener Verkehrsbetriebe AG (BOGESTRA).

Zum Abschluss des Kongresses präsentierten die Wissenschaftler Jens Leven, Barbara Rönsch-Hasselhorn und Marcus Kober die Studie „Volkswirtschaftliche Bewertung von Personaleinsatz in den Fahrzeugen des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen“. Im Rahmen dieser interdisziplinär ausgerichteten Untersuchung wurden erstmals Daten zum volkswirtschaftlichen Nutzen von Sicherheitsmaßnahmen im ÖPNV erhoben. Die Ergebnisse stießen bei den Kongressteilnehmern auf großes Interesse.



Bausteine der Studie

Für die Berechnung ihres Kosten-Nutzen Modells legten die Forscher unterschiedliche Parameter zugrunde – von der ausführlichen Literaturanalyse bis zur Befragung verschiedener Stakeholder und der Fahrgäste.

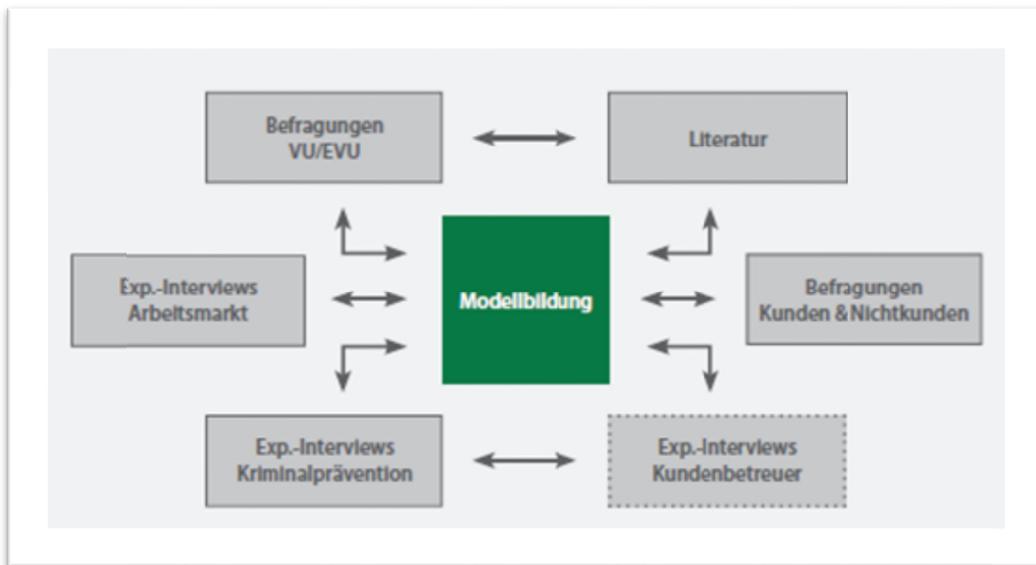


Abbildung 8 - Das komplexe Studienmodell im Überblick

Subjektives Sicherheitsgefühl steigt bei Einsatz von Personal

Die Befragung der Fahrgäste ergab, dass der Einsatz von Begleitpersonal insbesondere in den Nachtstunden deutliche Effekte zeigt. Fast 90% der Fahrgäste fühlen sich mit Personal „sehr sicher“.

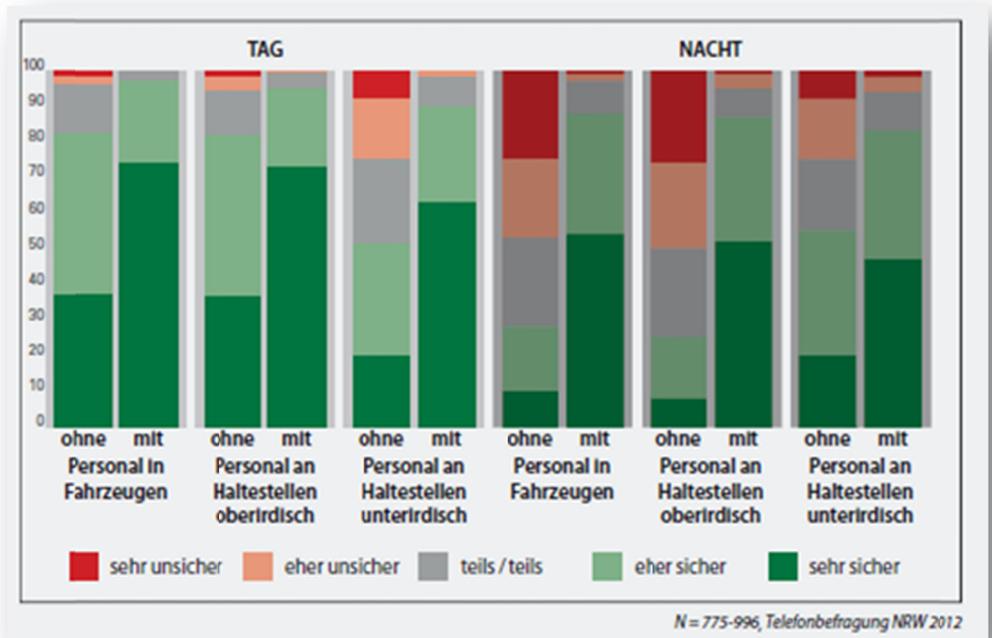


Abbildung 9 - Fahrgastbefragung

Kosten und Nutzen von Sicherheitspersonal

Die Auswertung der erhobenen Daten erlaubt eine differenzierte Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen von Begleitpersonal mit unterschiedlichen Aufgabenschwerpunkten.

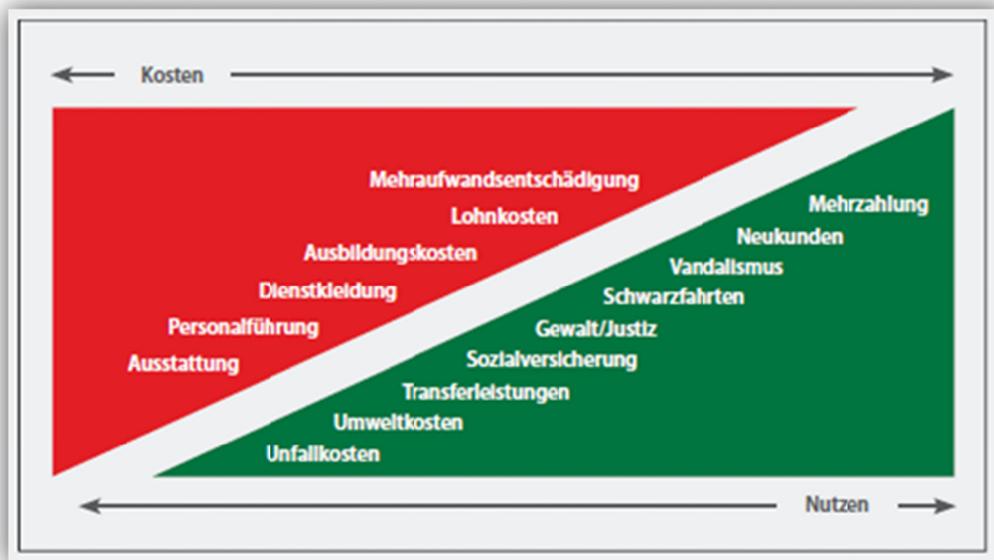
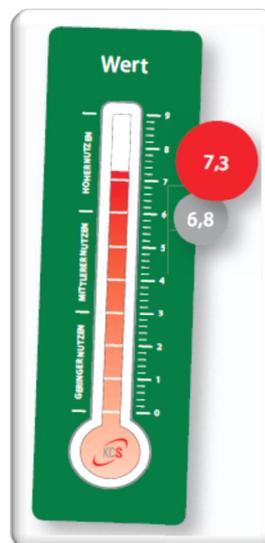


Abbildung 10 - Kosten-Nutzen Modell

Das KCS-Nutzenthermometer

Ein E-Voting begleitete den 3. Sicherheitskongress NRW. Zu Beginn der Veranstaltung konnten die Zuhörerinnen und Zuhörer über die Frage abstimmen, welchen Nutzen Sicherheit im ÖPNV hat. Das Ergebnis: 6,8 auf einer Skala von 0 (niedrig) bis 9 (hoch). Am Ende des Tages wurde erneut abgefragt einen noch höheren Wert: 7,3. Tages das Thema Sicherheit im ÖPNV wonnen hat.



Das zeigt, dass im Laufe des noch einmal an Bedeutung ge-

Positionspapier zu der Fragestellung „Wie sicher fühlen sich die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr“

In 2012 haben unter Federführung der Allianz pro Schiene Aufgabenträger und Verbände, Eisenbahnverkehrsunternehmen incl. der DB AG, Gewerkschaften aus dem Verkehrsbe-
reich und der Polizei sowie Fahrgastverbände ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet.

Dabei wurde wesentlicher Handlungsbedarf bei einer deutlichen Steigerung der Personalpräsenz, einem bundesweit einheitlichen Lagebild ÖPNV und der Einrichtung von institutionalisierten Sicherheitspartnerschaften auf Landes-, Kreis- und kommunaler Ebene formuliert.

Im März 2013 wurde dieses Positionspapier anlässlich eines parlamentarischen Abends in Berlin mit Vertretern aus der Bundespolitik diskutiert. (Dr. Anton Hofreiter, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages; Wolfgang Bosbach, Vorsitzender des Innenausschusses des Deutschen Bundestages; Reinhard Meyer, Vorsitzender der Länderverkehrsministerkonferenz). Gesprächspartner auf der anderen Seite waren u. a. die Herren Martin Husmann für die Aufgabenträgerseite, Rainer Wendt, Bundesvorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft und Prof. Gerd Neubeck, Leiter der Konzernsicherheit der Deutschen Bahn.

Wenn auch auf politischer Seite durchaus Verständnis für den vorgetragenen Handlungsbedarf vorlag, so wurde jedoch im Ergebnis keine konkrete weitere Vorgehensweise verabredet. Hemmnis war dabei insbesondere die Finanzierung von zusätzlichen Sicherheitskräften sowie die Frage der unterschiedlichen Zuständigkeiten im Bereich der Polizei (einheitliches Lagebild).



Kompetenzcenter Sicherheit beim VRR

Auch im Jahr 2012 war das Kompetenzcenter Sicherheit für das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen tätig. Neben der Organisation und der Durchführung des Sicherheitskongresses wurden die Treffen des landesweiten Arbeitskreises Sicherheit im ÖPV“ vorbereitet und insgesamt drei Arbeitskreise abgehalten.

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 2012 fanden in folgenden Städten die Sicherheitstage statt:

- Gelsenkirchen
- Mönchengladbach
- Bochum

Insgesamt besuchten wieder ca. 45.000 Bürgerinnen und Bürger die Sicherheitstage.



III Zahlen, Daten, Fakten der ZeRP Datenbank

Die nachfolgend aufgeführten Zahlen und Werte beruhen auf den Eintragungen von Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen und Erfassungen der Bundespolizei. Menge und Qualität der hier widergespiegelten Daten und Auswertungen orientieren sich ausschließlich an den an der Basis erfassten und gemeldeten Vorfällen. Um hieraus Trends und Entwicklungen nachvollziehbar abzuleiten, wurde auf prozentuale Vergleiche zurückgegriffen.

Gesamtereignisse 2012 (ZeRP-Datenbank)

Belästigungen auf dem Rückzug

Während bei S-Bahnen die Belästigung stagnierte bzw. einen leichten Anstieg zeigte, sind bei den Gesamtereignissen (ÖPNV & SPNV) die Belästigungen und schwerwiegende Ereignisse (ÖPNV & SPNV) zurück gegangen. Eine Verdoppelung der Ereignisse ist aber bei Beschädigungen und Vandalismus festzustellen.

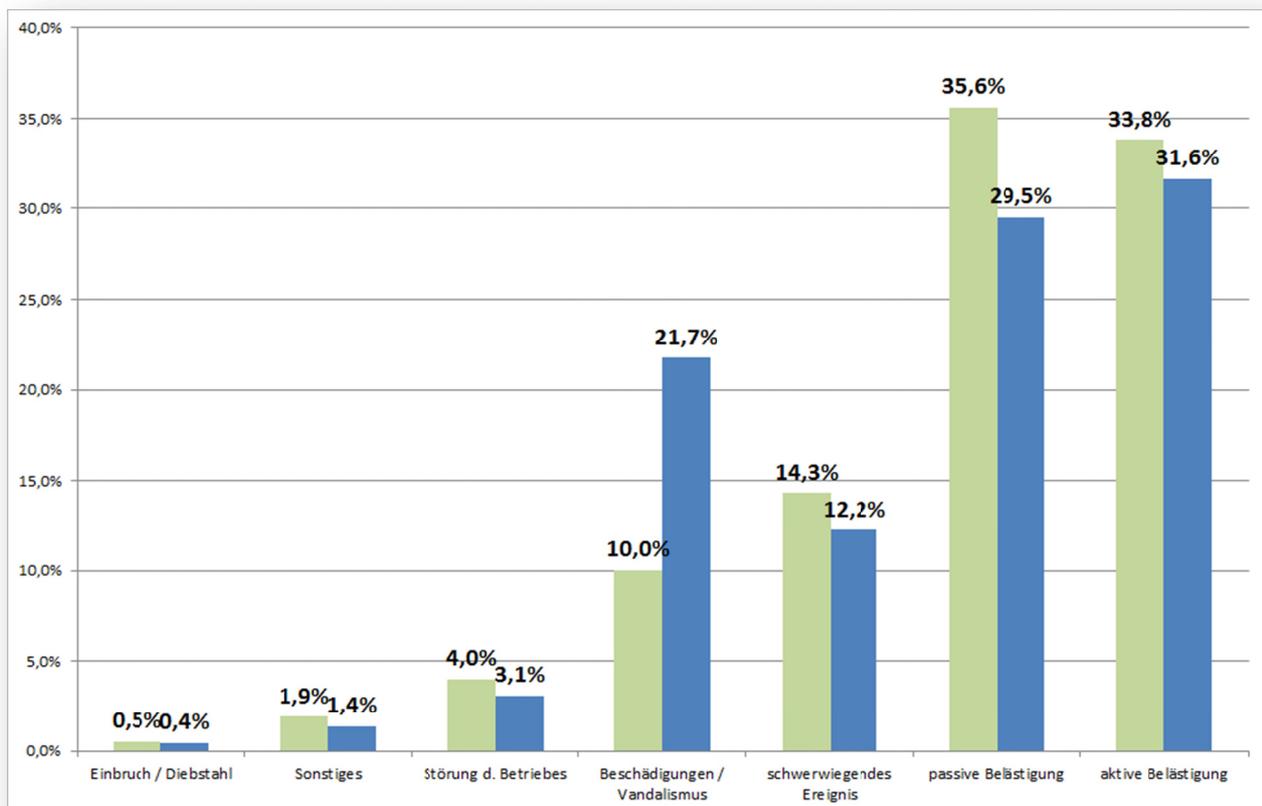


Abbildung 11 - Unterkategorien 2011 - 2012

■ 2011 (11.578 Ereignisse) ■ 2012 (11.679 Ereignisse)

Erklärungen zu Unterkategorien s. Seite 4

Betroffenengruppen

Fahrgäste und Mitarbeiter gleichermaßen betroffen

Auch in 2012 sind die beiden Gruppen (Personal/Polizei) und Fahrgäste gleichermaßen betroffen. Wenn es zu aktiven Übergriffen oder passiven Belästigungen kommt, wird nicht unterschieden ob bei einem Streit oder einer Eskalation Zivilisten oder „Uniformierte“ angegangen werden.

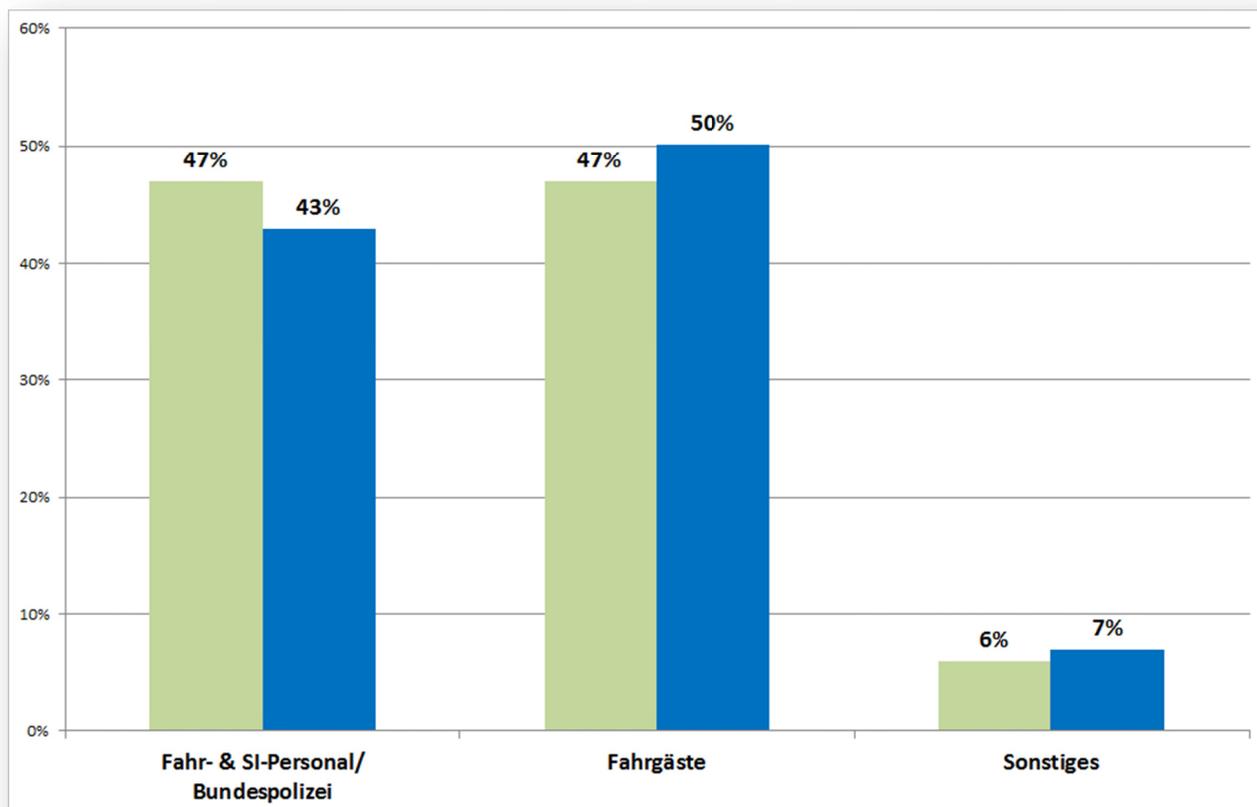


Abbildung 12 - Betroffenengruppen 2011-2012

■ 2011 (9868 Ereignisse)

■ 2012 (7617 Ereignisse)

Vergleich Körperliches Angehen – Körperverletzung

Rückgang zu verzeichnen

Schulungsmaßnahmen zur Deeskalation und eine vermehrt bessere Ausbildung bei den VU/EVU tragen hier von der betrieblichen Ebene dazu bei, dass die Gewalt im ÖPV zurückgegangen ist. Es steht auch zu vermuten, dass durch Presseberichte zum Einsatz von Videotechnik im ÖPV und der damit verbundenen hohen Aufklärungsquote eine Präventionswirkung bei Gewalttaten zu verzeichnen ist.

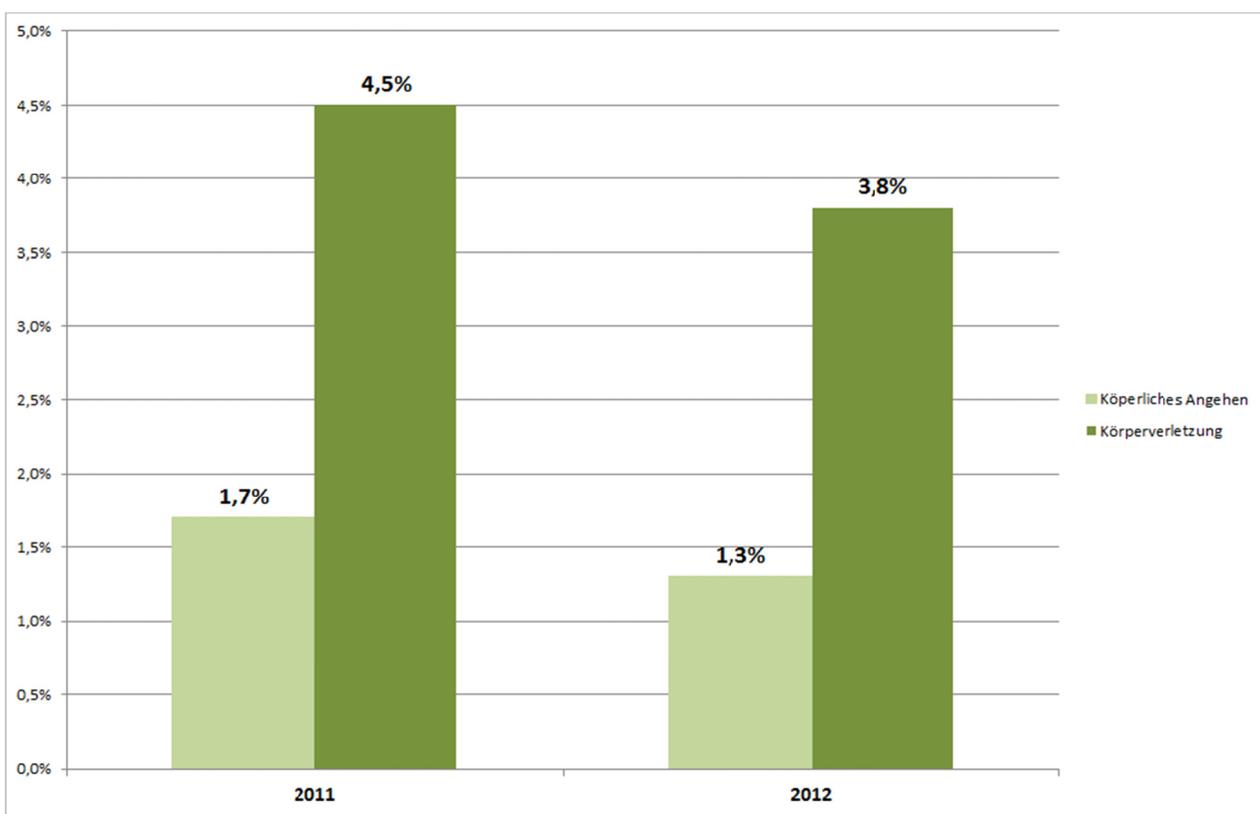


Abbildung 13 - Körperverletzung und Angehen 2011-2012

2011 (163 Körperliches Angehen; 441 Körperverletzungen)

2012 (147 Körperliches Angehen; 440 Körperverletzungen)

Ausblick und Stand 2013

4. Landesweiter Sicherheitskongress

Seitens des Ministeriums ist beschlossen worden, dass der Sicherheitskongress alle 2 Jahre fortgeführt werden soll. Daher wird der 4. Sicherheitskongress im Jahr 2014 stattfinden.

Stärkung von Ordnungspartnerschaften durch gezielte Zusammenarbeit mit Kommunalen Ordnungsdiensten

Das Projekt musste zurückgestellt werden. Zu hohe Kosten bei der Umstellung und Anpassung der ZeRP-Datenbank an die Gegebenheiten der Kommunalen Ordnungsdienste führten dazu, dass dieser Aufwand erst mit der nächsten Modifikation der Datenbank neu kalkuliert und die entsprechende Finanzierung in 2014 gesichert werden soll.

3D Erfassung und Darstellung von Infrastruktur

Mit modernsten Mitteln der Laser- und Vermessungstechnik ist es heute möglich, kinematische Aufnahmen von Stadtbahntunneln während des Betriebes zu erstellen. Kinematisch bedeutet hierbei, dass die Aufnahmen während der Fahrt getätigt werden. Gleiches gilt auch für Haltestellen an der Oberfläche. Das Equipment bestehend aus Lasern, Video- und Fotogeräten (einschl. Infrarotaufnahmen) kann an Schienenfahrzeugen angebracht werden oder mittels Anhänger an ein Schienenfahrzeug gekoppelt werden. Statische Aufnahmen werden in Bahnhöfen aufgenommen.

Nach den Messungen und der Auswertung der Daten erhält man einen Datensatz, der es ermöglicht, Ansichten des Tunnels oder von Bahnhöfen dreidimensional darzustellen. Diese Art der Anwendung bietet völlig neue Methoden für den Bereich Sicherheit und Marketing. Neben der dreidimensionalen Darstellung (frei dreh- und schwenkbar, zoom bar) in Leitstellen können die gewonnenen Daten in vielfältiger Weise Verwendung finden.



Abbildung 14 - Unterkategorien 2011 – 2012



Abbildung 15 - Fahrsimulation Betriebsbahnhof

Es können z. B. Fahrsimulationen erstellt werden, die es den Verkehrsunternehmen auf kostengünstige Art ermöglichen, das Personal in die vorherrschenden Verhältnisse bei neuen Fahrstrecken einzuweisen. Nebenbei kann relativ einfach eine Inventarisierung aller sichtbaren Betriebsmittel erfolgen und Vermessungen innerhalb des Aufnahmebereiches vorgenommen werden. Überprüfungen des Lichtraumprofils bieten sich ebenso an. Der Vorteil des Verfahrens besteht in der Darstellung und Aufnahme des Ist-Zustandes eines Infrastruktursystems. Große Bedeutung bei Neubauten (und damit ebenso bei Altbauten) hat auch die Untersuchung von Rissbildungen, Wassereinbrüchen etc., die ein aktuelles Abbild des Zustandes darstellen (z. B. Tunnelanlagen).

Im Bereich Sicherheit können Simulationen zu Rauchgasausbreitungen oder Evakuierungsszenarien erstellt werden. Für den Fahrgast können komplexe Bauwerke (Bahnhöfe, Verteilerebenen etc.) in einer isometrischen Ansicht zur besseren Orientierung (auf Schautafeln und Smartphone/Internet) angeboten werden oder bei hoher Auflösung sogar ein Fußgängerouting erstellt werden.

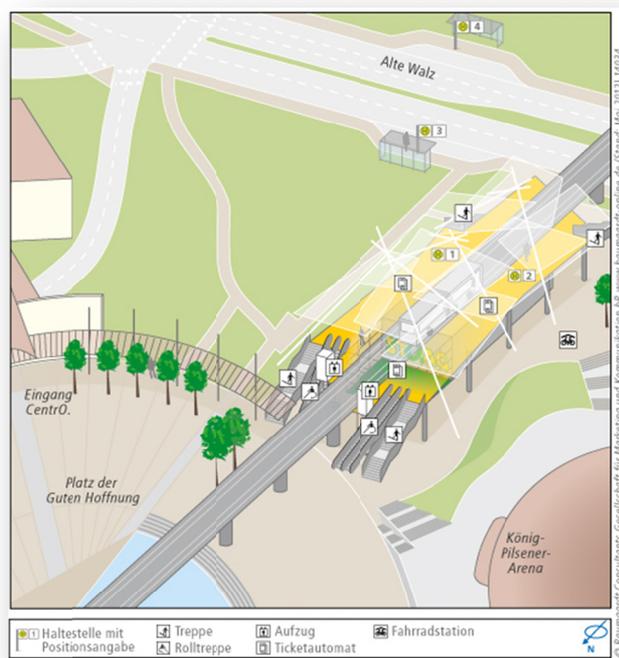


Abbildung 16 - Isometrische Ansicht „Oberhausen Neue Mitte“ zur Kundeninformation

Für BOS (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) bieten sich vielfältige Vorteile (taktischer Einsatz, Rettungswegsimulationen, Anrück- und Transportwegüberprüfung etc.). Der Vorteil der dreidimensionalen Darstellung gegenüber zweidimensionalen Papierplänen kommt auch bei Krisenplänen und Planungen des Krisenstabes voll zur Geltung.

Da diese Art der Aufnahme und Darstellung von Infrastrukturbauten in Deutschland noch nicht vorgenommen worden ist, wird im Jahre 2013 ein Projekt angestrebt, bei dem ein Teilabschnitt eines Tunnels und ein zugehöriger Bahnhof mittels Laserscan aufgenommen und verarbeitet wird. Ziele eines solchen Projektes sind die Evaluierung der Kosten für die gesamte Aufnahme eines Stadtbahnsystems und der verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten/Synergien unter Einbeziehung weiterer Partner (VU, BOS, Katasterämter etc.)

Es wird geprüft, ob ein entsprechender Antrag beim Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr Aussicht auf eine gesicherte Finanzierung erhält.

Ansprechpartner: Dirk Kühnert

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Telefon: 02 09 / 15 84-0

E-Mail: info@vrr.de

