

Sicherheitskonzept im SPNV

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Anlage zur Beschlussvorlagen-Nr.: I/IX/2016/0215

Stand: 18. Mai 2016

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangssituation	4
1.1	Bewertung der Sicherheitslage	4
1.2	Präventive Maßnahmen und Deeskalation reichen nicht aus	4
1.3	Knappe Personalressourcen	4
1.4	Abwehr von Anschlägen	4
2.	Zielsetzung des Sicherheitskonzeptes im SPNV	5
3.	Bausteine des Sicherheitskonzeptes SPNV	6
3.1	Vermehrter Personaleinsatz in Fahrzeugen.....	6
	Status quo	6
	Zukünftige Maßnahmen	7
3.2	Einsatz von Verfügungsteams	7
	Status quo	7
	Zielsetzung:	8
	Einsatzkonzept Verfügungsteams.....	8
3.3	Flächendeckender Einsatz von Videokameras.....	14
	Status quo	14
	Situationsbewertung	15
	Zukünftige Maßnahmen	15
3.4	Sensibilisierungsmaßnahmen und -kampagnen	16
	Status quo	16
	Zukünftige Maßnahmen	17
3.5	Sicherheitskooperationen.....	18
	Status quo	18
	Zukünftige Maßnahmen	18
4.	Ausblick	19
4.1	Zugangskontrollen zu Stationen	19
4.2	Ausweitung des Sicherheitskonzeptes auf den ÖPNV	19

1. Ausgangssituation

1.1 Bewertung der Sicherheitslage

Die Maßnahmen im Bereich der Sicherheit basieren auf der Bewertung der Sicherheitslage. Neben der öffentlichkeitswirksamen Wahrnehmung zeigen die Auswertung der ZeRP-Datenbank und der Austausch im Netzwerk eine Zunahme der Gewaltbereitschaft an Bahnhöfen und in den Fahrzeugen des SPNV, insbesondere die Schwere der Taten bei körperlichen Übergriffen sowie die Häufigkeit von Diebstählen und Beleidigungen nimmt zu.

Aufgrund der Vorfälle in der Silvesternacht in Köln und Düsseldorf sowie der terroristischen Anschläge in Paris und Brüssel trat das Thema Sicherheit auch medial vermehrt in den Vordergrund. Die größten Auswirkungen hatten die Vorfälle sicherlich auf die Arbeit der Bundes- und Landespolizei aber ein Bezug zum ÖPV ist in diesen Fällen erkennbar.

Kundenzufriedenheitsmessungen zeigen: Das subjektive Sicherheitsempfinden vieler Fahrgäste insbesondere in den Nachtstunden ist verbesserungswürdig.

Eine detaillierte Analyse der Gesamtsituation wird in den jährlich erscheinenden ZeRP-Lageberichten vorgenommen, der Lagebericht für 2015 wird ebenfalls in der derzeitigen Sitzungsblockperiode behandelt bzw. vorgestellt.

1.2 Präventive Maßnahmen und Deeskalation reichen nicht aus

Präventive Maßnahmen und Deeskalation sowie vorhandenes Sicherheitspersonal reichen nicht aus, um schwerwiegende Situationen in den Griff zu bekommen. Das Hausrecht kann dabei zurzeit vom vorhandenen Personal nicht immer durchgesetzt werden. Servicekräfte und Zugbegleiter in Einzelstreifen ziehen sich bei verschärften Lagen zurück und betreiben Eigensicherung.

1.3 Knappe Personalressourcen

Der Arbeitsmarkt der geeigneten und den Qualitätsansprüchen im ÖPNV entsprechenden Sicherheitskräfte ist ausgeschöpft (Quelle: Sicherheitsdienstleister und Bildungsträger im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr).

Wegen der aktuellen Flüchtlingssituation und der Terrorgefahr muss die Bundespolizei entsprechende Ressourcen z. B. an Flughäfen und insbesondere auch für die Grenzsicherung zur Verfügung stellen. Diese Kräfte stehen heute und in naher Zukunft in den Zügen nicht mehr zur Verfügung.

1.4 Abwehr von Anschlägen

Ein nicht zu unterschätzender Faktor in den Bemühungen zur Erhöhung der Sicherheit bildet die Abwehr terroristischer Anschläge. Spätestens seit den Anschlägen von Paris und Brüssel

in 2015/2016 hat sich herausgestellt, dass die Ausbildung des Personals in Bezug auf derartige „schwere Lagen“ einer besonderen Umsicht bedarf und Zeit kostet.

Die Videoerfassung und Auswertung erhält in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung. Tätererfassung und Identifizierung sowie Laufwegeerfassung und Fluchtroutenverfolgung bilden hierbei die Schwerpunkte.

2. Zielsetzung des Sicherheitskonzeptes im SPNV

Durch die sich ergänzenden und vernetzten Maßnahmen eines ganzheitlichen Sicherheitskonzeptes für den SPNV verfolgt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) das Ziel, die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste und des Personals zu verbessern. Darüber hinaus ist eine konsequente Strafverfolgung erforderlich, um nicht erwünschte Fahrgäste aus dem Nahverkehr nachhaltig zu verbannen und somit zu einem Anstieg der Anzahl zufriedener Kunden führen.

Um die oben beschriebene Problemlage zu entschärfen und um die Sicherheit im SPNV

grundsätzlich zu verbessern, verfolgt der VRR eine breitgefächerte Sicherheitsstrategie, die aus mehreren Bausteinen besteht:

- Vermehrter Personaleinsatz in Fahrzeugen (dauerhaft und flächendeckend)
- Einsatz von Verfügungsteams zusätzlich zum vorhanden Personal (flexibel und brennpunktspezifisch)
- Flächendeckender Einsatz von Videokameras
- Mitarbeiter- und Fahrgastkampagnen
- Sicherheitskooperationen.



Abbildung 1: Bausteine zur Förderung von Sicherheit

3. Bausteine des Sicherheitskonzeptes SPNV

Die Bausteine entsprechen verschiedenen Aspekten bzw. Blickwinkeln zur Förderung von Sicherheit und stehen in Wechselwirkung. Durch dieses Zusammenspiel soll die Sicherheit im SPNV nachhaltig verbessert werden.

Nachfolgend werden die Themenfelder ausführlich erläutert und neben dem Status quo die geplante Weiterentwicklung bzw. künftige Maßnahmen skizziert.

3.1 Vermehrter Personaleinsatz in Fahrzeugen

Status quo

In den Verkehrsverträgen macht der VRR konkrete Vorgaben zum Personaleinsatz in den Zügen, die sich auf den Einsatz von Kundenbetreuer und Servicekräfte, Fahrausweisprüfer, Sicherheitskräfte oder multifunktionale Zugbegleiter erstrecken.

Neben Qualitätsanforderungen an das Personal (z. B. Ausbildung nach dem Landesprogramm für Service- und Sicherheitskräfte) werden hier auch die Ausrüstung des Personals, das Erscheinungsbild und die einzelnen Tätigkeiten festgeschrieben.



Abbildung 2: Zugbegleiter im Gespräch mit Kunden

Einen zusätzlichen Aspekt bilden die einzelnen Bestreifungsquoten und Einsatzzeiten auf den jeweiligen Linien, die nicht in allen Verträgen gleich geregelt sind.

Beginnend mit dem Großvertrag mit der DB Regio wurde eine bedarfsgerechte Betreuungsquote auf Zugkilometerbasis vorgegeben. Diese Regelungen sind in den neuen Verkehrsverträgen an den jeweiligen Bedarf angepasst, sodass zum Beispiel auf der Linie RE 7 die Betreuungsquote ab 19 Uhr, auf der Haard-Achse (RE 2 und RB 42) ganztägig bei 100 % liegt. Doch nicht nur linienweit, sondern auch abschnittsscharf sind Betreuungsquoten festgelegt, um den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden. Auf der RE 13 werden 75 % aller Züge zwischen Venlo und Düsseldorf betreut, auf dem niederländischen Abschnitt der RE 19 werden sogar alle Züge mit einem Personal begleitet. Bei Großveranstaltungen oder Nachtfahrten am Wochenende ist zudem eine Begleitung mit zwei Personalen (beispielsweise auf der S 7 oder der S 28) möglich.

Der Bereich der S-Bahnen wird aufgrund des Vergleichsvertrages aus dem Jahr 2011, der auf Betreuungsstunden basiert, gesondert betrachtet. Auf den Linien S 1, S 2, S 3, S 4, S 6, S 9 und S 11 sind ab 18 Uhr Sicherheitskräfte und Prüf-dienste in Doppelstreifen im Einsatz. Darüber hinaus ist ein Stundenkontingent für Veranstaltungen und Sonderlagen eingerichtet.

Somit sind durchschnittlich 70 % aller S-Bahnlinien des DB-Großvertrages mit Sicherheitspersonal in Doppelstreifen betreut.

Bei der Herauslösung einzelner Linien aus dem Vergleichsvertrag wurde ebenfalls eine Anpassung

der Sicherheitsleistungen vorgenommen. Somit ist beispielsweise auf der Linie S 5/S 8 eine grundsätzliche Betreuungsquote von 25 % tagsüber und 100 % in den Abendstunden vereinbart.

Zukünftige Maßnahmen

In den Abendstunden wird grundsätzlich eine höhere personelle Präsenz von Sicherheits- und Servicepersonal erforderlich sein. Derzeit wird geprüft, welche monetären Auswirkungen eine Ausweitung der Betreuung auf 100 % in den Abendstunden durch Sicherheits- und Servicekräften in Doppelstreifen hätte.

3.2 Einsatz von Verfügungsteams

Status quo

Am 25.02.2016 fand ein Abstimmungstermin mit Vertretern der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Bundespolizei zur Sicherheit im SPNV statt. Folgende Problemlagen wurden aus dem Teilnehmerkreis benannt:

- Zunehmende Attacken auf die Mitarbeiter (überwiegend verbal aber auch körperlich) insbesondere bei Fahrausweisprüfungen zeichnen sich als durchgängiges Problem in den Zügen ab.
- Täter treten immer häufiger in Gruppen auf.
- Mitarbeiter ziehen sich immer häufiger zurück, sobald sie Tätergruppen sehen.

- Der Handlungsdruck der Mitarbeiter auf die Unternehmen wächst, da Reaktionen / Maßnahmen eingefordert werden.
- Auf allen Linien (RE/RB und S-Bahn) und zu allen Tageszeiten treten zunehmend Probleme auf.
- Einzelstreifen sind nicht mehr ausreichend.
- Deeskalation ist kaum noch möglich.
- Große Probleme existieren aktuell mit „Flüchtlingen/Asylbewerbern“ bei der Fahrausweisprüfung.

Als möglicher Lösungsansatz wurde der Einsatz sogenannter Verfügungsteams im Rahmen eines Pilotprojektes (Dauer 2 Jahre) besprochen. Nachfolgend wird das Konzept hierzu erläutert:

Zielsetzung

Verbesserung der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls

- Durch den brennpunktspezifischen Einsatz von Personal auf allen SPNV-Linien soll eine deutliche Abschreckung potenzieller Täter erfolgen. Erreicht werden soll diese Wirkung durch schnelle Reaktion auf aktuelle Lagen auch mit repressiven Mitteln.
- Grenzen sollen aufgezeigt werden, indem das Hausrecht konsequent und -wenn nötig auch repressiv- durchgesetzt wird.
- Durch die hohe Flexibilität in der Planung ist der Einsatz der Verfügungsdienste für potenzielle Täter unberechenbar.
- Die Präsenz der Einsatzteams soll deutlich sichtbar sein, damit die Fahrgäste wahrnehmen können, dass für die Sicherheit etwas getan wird.

Einsatzkonzept Verfügungsteams

Bei der Konzepterstellung wurden unter anderem, auch Erfahrungen und Erkenntnisse von der Hamburger Hochbahnwache berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere die Einsatzkonzeption von Verfügungsteams und den Einsatz von Hunden.

Der Einsatz des zusätzlichen Sicherheitspersonals als Verfügungsdienst soll zunächst in räumlich begrenzten Bereichen auf allen Zügen der dort tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen pilothaft erprobt werden. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass die Teams kurzfristig auf aktuelle Lagen reagieren können.

Das Konzept berücksichtigt zwei unterschiedliche Arten des Verfügungsdienstes. Die Verfügungsdienste im Zug und der mobile Verfügungsdienst.

Verfügungsdienst im Zug

Die Verfügungsteams im Zug sollen auf allen Produkten (RE, RB, S-Bahn) in ausgewählten Räumen eingesetzt werden.

Der Einsatz im Zug soll sich durch die dauerhafte Präsenz positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Kunden und Mitarbeiter auswirken.

Grundsätzlich soll diesen Teams ein Fahrausweisprüfer des Eisenbahnverkehrsunternehmens zur Seite gestellt werden.

Mobiler Verfügungsdienst

Neben den Verfügungsdiensten im Zug sollen mobile Verfügungsteams eingesetzt werden. Diese Teams sollen mit je einem Hundeführer und Diensthund sowie einem Auto ausgestattet werden, um den Diensthund an den Einsatzort bringen zu können.

Erfahrungen aus der Hamburger Hochbahnwache zeigen deutlich, dass sich der Einsatz von Diensthunden bei den Kunden besonders positiv auf das Sicherheitsempfinden auswirkt, wenn diese in einer Gefahrensituation zum Einsatz kommen. Besonders bei Einsätzen, bei denen mehrere Täter anwesend sind, ist der Einsatz eines Diensthundes besonders effektiv, da erfahrungsgemäß ein Diensthund bis zu sechs Personen kontrollieren kann.

Durch die Positionierung an zentralen SPNV Verknüpfungspunkten sowie die Verfügbarkeit eines Dienstwagens können die Teams schnell am Einsatzort sein.

Einsatzzeiten der Verfügungsdienste

Grundsätzlich wird eine tägliche Einsatzzeit von 8 Stunden zzgl. Pausenzeit vorgegeben.

Schwerpunkteinsätze für den Verfügungsdienst (im Zug und mobil) erfolgen in Wochenendnächten in der Regel wie folgt:

Fr/ Sa 19:00 Uhr bis 03:30 Uhr

Sa/ So 19:00 Uhr bis 03:30 Uhr

Aufgrund bekannter Schwerpunktzeiten (z.B. Discoverkehr) gegebenenfalls auch wie folgt:

Fr/ Sa 22:00 Uhr bis 05:30 Uhr

Sa/ So 22:00 Uhr bis 05:30 Uhr

Darüber hinaus kann der Verfügungsdienst im Zug bei Bedarf auch als Tagesschicht an allen Wochentagen eingesetzt werden.

Mo bis Fr 11:00 Uhr bis 18:30 Uhr

Sa und So 06:00 Uhr bis 13:30 Uhr

Bei neuen Lagen oder Erkenntnissen können die genannten Zeiten und Wochentage flexibel geändert werden. Hintergrund für diese Änderungen bilden

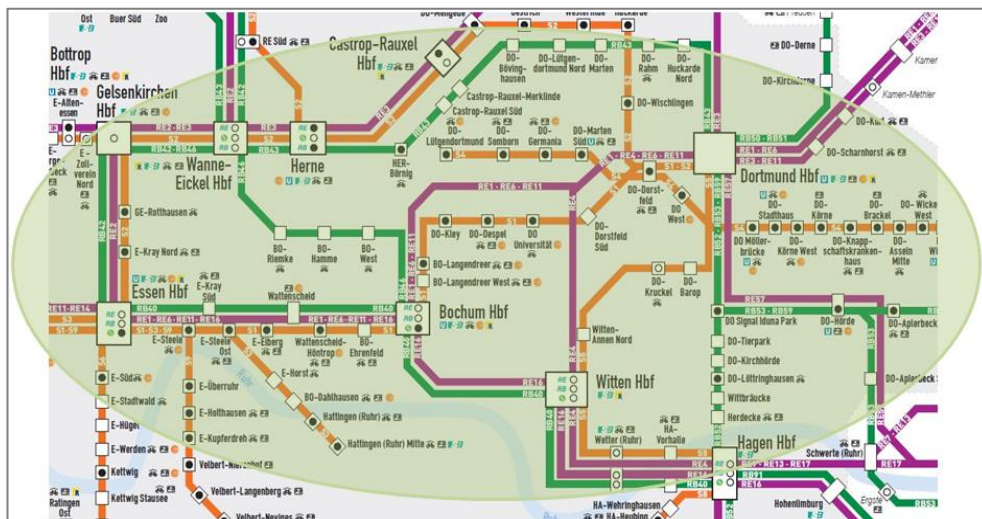
- die Erkenntnisse aus den Meldungen der Verfügungsteams und Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- den geänderten Anforderungen durch die Bundespolizei als auch
- die regelmäßig stattfindenden Sicherheitsgespräche mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Sicherheitsdienstleistern.

Schwerpunktbereiche für den Einsatz der Verfügungsdienste

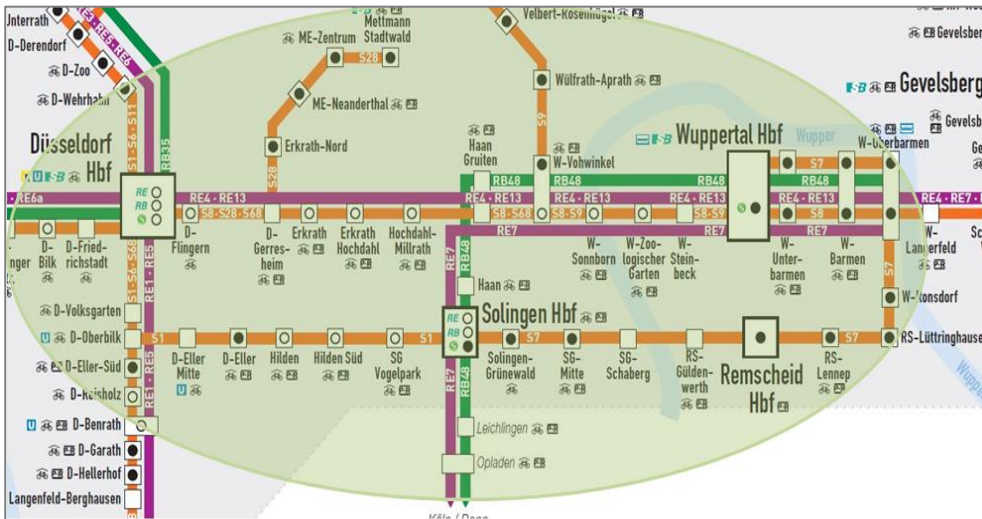
Die Festlegung der Schwerpunktbereiche erfolgt in der Praxis gemeinsam und regelmäßig mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Bundespolizeiinspektionen im VRR-Bediensgebiet und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

Seitens des VRR werden folgende räumliche Bedienegebiete vorgeschlagen:

Raum: Dortmund/ Essen



Raum: Wuppertal /Düsseldorf



Basis für die Auswahl dieser vorgeschlagenen Räume sind Datenbank-Auswertungen (ZeRP, EDK) mit sicherheitsrelevanten Daten sowie die Gespräche mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Bundespolizei.

Zusammensetzung der Verfügungsdienste

Für die Umsetzung des Piloten werden insgesamt sieben Verfügungsteams für den Einsatz bei allen sechs im VRR Raum tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigt.

- 4 Streifen je 3 Personen im Zug (2 Sicherheitsmitarbeiter und 1 Fahrausweisprüfer)
- 3 Streifen je 2 Sicherheitspersonale + 1 Hundeführer mit Hund und Auto

Die Verteilung der Verfügungsteams auf die sechs im VRR Raum tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird nach heutigen und zukünftigen Marktanteilen erfolgen.

Einsatzplanung

Die Rahmenbedingungen (Einsatz, Orte, Zeiten und Dienstplanwirkungsgrad) werden vom VRR vorgegeben. Im Regeldienstplan werden sowohl der Verfügungsdienst im Zug als auch der mobile Verfügungsdienst berücksichtigt. Die konkreten Vorgaben für die detaillierte Dienstplangestaltung und die operative Umsetzung erfolgten bei den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit ihren Sicherheitsdienstleistern und werden mit dem VRR abgestimmt.

Lageorientierte Erkenntnisse aus den Meldungen der Verfügungsteams und der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie aus den Statusberichten der Bundespolizei führen zu aktuellen Anpassungen der Einsatzpläne. Diese Änderungen müssen mit dem VRR abgestimmt werden.

Leitstelle zur Einsatzsteuerung

Die Einsatzsteuerung, abweichend vom Dienstplan aufgrund akuter Lagen, erfolgt über die Leitstelle der DB Sicherheit, die in engem Kontakt zu den Leitstellen der Bundespolizeiinspektionen im VRR Bediengebiet steht.

Somit ist die Bundespolizei immer über den Einsatzort der Verfügungssteams informiert.



Abbildung 3: Leitstelle der Hamburger Hochbahnwache

Aufgaben der Verfügungsdienste

Die Hauptaufgabe liegt im Bereich des Schutzes der Fahrgäste und des Personals. Der Schwerpunkt liegt hierbei in der Durchsetzung des Hausrechtes ggf. auch durch repressives Eingreifen.

Die Sicherheitskräfte in den Verfügungssteams müssen lediglich über Grundkenntnisse im Service- und Tarifbereich verfügen. Dieses stellt sicher, dass sie den Fahrgästen freundlich und hilfsbereit gegenübertreten.

Qualifikationen der Verfügungsdienste

Die Sicherheitsfachkräfte müssen eine dreijährige Berufsausbildung oder alternativ eine Sach-

kundeprüfung nach § 34a GewO und 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 und im Umgang mit Hilfsmitteln müssen gegeben sein.

Die Hundeführer in den Verfügungssteams müssen eine Hundeführer- sowie die Schutzhundprüfung nachweisen.

Ausstattung der Verfügungsdienste

Die Ausstattung der qualifizierten Sicherheitskräfte wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. deren Dienstleitern im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften gestellt.

Dazu zählt unter anderem ein mobiles Telefon je Mitarbeiter im Team als Mindestausstattung für die Kommunikation.

Die Schutzhunde sind mit Beißkörben auszustatten.

Die Dienstbekleidung besteht aus der regulären Uniform des Eisenbahnverkehrsunternehmens bzw. dessen Dienstleisters ergänzt durch eine Markierungsweste zur besseren Erkennbarkeit und Demonstration von Präsenz.

Reporting

Regelreportings

Monatlich soll von den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. deren Dienstleistern ein Bericht erstellt werden, der Angaben wie Einsatz-

orte, -zeiten und Angaben zu Vorfällen beinhaltet. Eine genaue Vorgabe für Inhalte und Prozesse des Regelreportings wird noch vom VRR mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Bundespolizei abgestimmt. Das Reporting wird generell in elektronischer Form abgewickelt.

Sonderreporting

Bei schweren Vorfällen wird ein sofortiges Sonderreporting an den VRR vorgeschrieben. Hierunter fallen zum Beispiel die Meldungen von extremen Belästigungen, Beschimpfungen, Körperverletzungen und Sexualdelikten.

Des Weiteren können Sonderreports zu jeder Zeit durch den VRR, die Eisenbahnverkehrsunternehmen oder die Bundespolizei veranlasst werden.

Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Ein sensibler Umgang mit den Daten und deren abgestimmte Kommunikation sind in Richtung der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie in Richtung Öffentlichkeit gleichermaßen wichtig.

Hierzu können Kommunikationskanäle wie Presseinfos, Pressekonferenzen und Hinweise auf Webseiten oder in sozialen Medien genutzt werden.

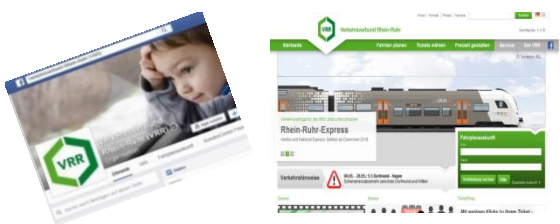


Abbildung 4: VRR - Kommunikationskanäle

Die Kommunikation soll von den Beteiligten und ihren Presseabteilungen einheitlich und abgestimmt erfolgen.

Wirkungsanalyse

Zum Abschluss des Projektes soll eine Wirkungsanalyse erstellt werden. Für die Wirkungsanalyse können Kundenzufriedenheitsmessungen durch eine gezielte Erweiterung der bestehenden Bewertungskriterien genutzt werden. Ebenso werden auch die Aussagen des Personals der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Verfügungsteams Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus sollen die Auswertungen der gemeldeten Vorfälle der Verfügungsteams (Standard- und Sonderreporting) sowie die Statistiken der Polizei genutzt werden. Dabei ist von Vorteil, dass Vergleichswerte aus der Zeit vor der Umsetzung bereits vorliegen.

Vertragliche Regelungen

Es ist beabsichtigt, dass die beteiligten Parteien Kooperationsverträge abschließen, in denen die Rollen, Verantwortlichkeiten, Zugriffsrechte, Meldekettens u. ä. festgelegt werden.

Weiterhin sollen sich die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichten, die Verfügungsteams Verkehrsunternehmensübergreifend einzusetzen und eine Vereinbarung zur gegenseitigen Gewährung des Hausrechts für die Verfügungsdienste treffen.

Vertragspartner für die Verfügungsdienste sollen die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden, d. h. der VRR bestellt bei jedem Eisen-

bahnverkehrsunternehmen entsprechende Sicherheitsleistungen (im Regelfall ein Team je Eisenbahnverkehrsunternehmen).

Die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen einigen sich vertraglich darauf, die regionale Einsatzleitstelle der DB Sicherheit und die bereits existente Schnittstelle zur Bundespolizei für die außerplanmäßige Einsatzsteuerung zu nutzen.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die zweijährige Pilotphase belaufen sich auf rund eine Millionen Euro pro Jahr. Die Finanzierung des Piloten soll durch den VRR

und das Land NRW nach Prüfung der Förderfähigkeit zu gleichen Teilen erfolgen. Zurzeit werden hierzu entsprechende Gespräche geführt.

Des Weiteren bestehen die Überlegungen, die bestehenden Verkehrsverträge mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen um die Sicherheitsleistungen der Verfügungsteams zu erweitern.

Controlling und Abrechnung

Das Controlling und die Leistungsabrechnung erfolgen durch den VRR. Voraussetzung hierfür ist die Lieferung von digitalen Leistungsnachweisen, die teilautomatisiert ausgewertet werden können.

Zeitplan bis zur Umsetzung

Da die Umsetzung mittels Anpassung der bestehenden Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgen soll, könnte der Pilot ab September 2016 umgesetzt bzw. realisiert werden kann:

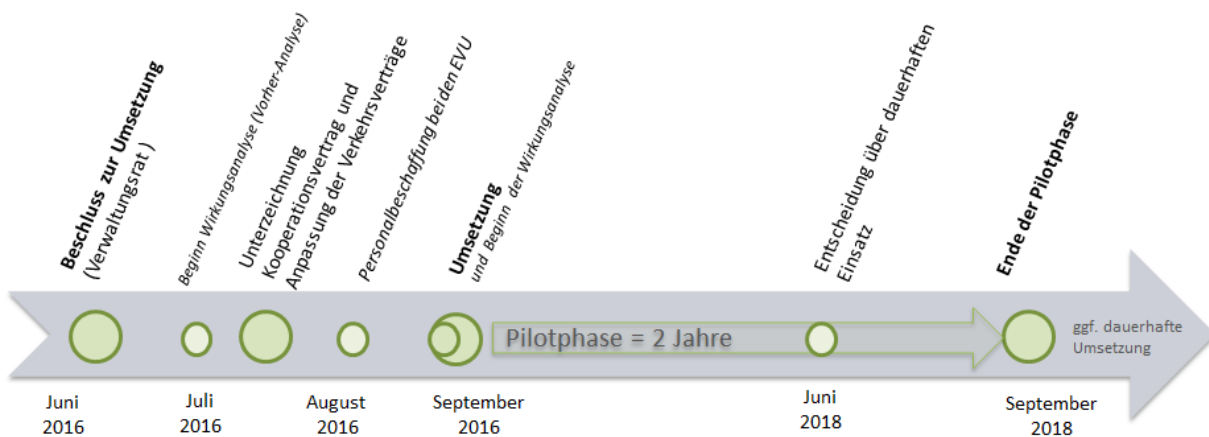


Abbildung 5: Entwurf des Zeitplanes zum Einsatz von Verfügungsdiensten

3.3 Flächendeckender Einsatz von Videokameras

Videokameras und Sicherheitspersonal sind keine sich widersprechenden Ansätze mehr, sondern ergänzen sich gegenseitig. Erste positive Trends in den Fallzahlen lassen sich bereits erkennen. Die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin verzeichnete im vergangenen Jahr einen Rückgang der Taten um acht Prozent auf rund 2500 Vorfälle. Insgesamt wurden vier Prozent weniger Straftaten verzeichnet als im Jahr 2014. Die Bahn führt diese Entwicklung vor allem auf verstärkte Videoüberwachung an Brennpunkten und mehr Präsenz von Sicherheitskräften zurück.

Status quo

Datenschutz

Grundsätzlich sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Datenschutz verantwortlich. In einem Sicherheitskonzept müssen z. B. die Flächen zur Videoüberwachung benannt, der Einsatzgrund jeder einzelnen Videokamera muss beschrieben und nicht zuletzt die Speicherzeiten der Videoaufnahmen müssen angegeben werden. Der Landesdatenschutzbeauftragte des Landes NRW hat gegenüber dem VRR betont (Vorabsprachen zum RRX-Konzept), dass ausschließlich das Eisenbahnverkehrsunternehmen als Betreiber im Sinne des Landesdatenschutzes verantwortlich ist und jedes Sicherheitskonzept als Einzelfallmaßnahme betrachtet wird. Demnach können für unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen auch unterschiedliche Rahmenbedingungen gelten. Festgelegte Spei-

cherzeiten über einen gesamten Verbundraum und einheitliche Festlegungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Verbundräumen oder gar landesweit werden abgelehnt.

Videoeinsatz in Zügen

Die Ausstattung von Zügen mit Videokameras wird schon seit einigen Jahren bei der Neugabe von Leistungen praktiziert. Die Aufzeichnungen werden ausschließlich durch die Strafverfolgungsbehörden auf richterliche Anordnung ausgewertet, ansonsten werden die gespeicherten Daten im Schnitt zwischen 48 und 72 Stunden unwiderruflich gelöscht.

Aktuell sind ca. 60 % aller RE- und RB-Linien sowie 92 % aller S-Bahnlinien im VRR Raum mit Videokameras ausgestattet.

Videoeinsatz an Bahnhöfen und Stationen

Schon heute werden bei der Deutschen Bahn weit mehr als 80 Prozent der Reisendenströme per Video erfasst. Seit Anfang 2015 hat die Bahn die Zahl der Bahnhöfe mit Videotechnik um zehn Prozent auf 700 erhöht. Auch die Zahl der Videokameras wurde auf 5000 (2014: 4800) Kameras erhöht.



Abbildung 6: Videokameras an Stationen

Situationsbewertung

Die Mehrheit der Fahrgäste befürwortet die Videoüberwachung, da sie das Sicherheitsgefühl in Zügen und an Bahnhöfen verstärkt. Dies hat eine Forsa-Umfrage aus dem Jahr 2013 ergeben.

Auch Politiker setzen sich verstärkt dafür ein, dass Videoüberwachung und Live-Beobachtung in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie im unmittelbaren Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen verstärkt wird. Da Busse und Bahnen zum Teil einer besonderen Kriminalitätsbelastung ausgesetzt sind, brauchen Fahrgäste, Zugbegleiter und Fahrpersonal ein hohes Maß an Sicherheit.

Die Gründe für den Einsatz von Videokameras sind vielfältig. Sie wirken präventiv im Vorfeld möglicher Straftaten, da sichtbare Kameras Kriminelle in vielen Fällen abschrecken, insbesondere bei Fällen von Vandalismus. Zudem sind sie unter den entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen im Zuge der Strafverfolgung hilfreich, insbesondere kann die Vorgehensweise krimineller Banden besser analysiert werden. Eine besondere Bedeutung bekommt hierdurch auch der Opferschutz. Da in den meisten Fällen bei Veröffentlichung von Videoaufnahmen zur Tat der Täter ergriffen werden konnte, haben auch die Opfer (Fahrgäste, Personal und Eisenbahnverkehrsunternehmen) die Möglichkeit zivilrechtliche Ansprüche durchzusetzen. Ohne Videoaufnahmen und Täterbildern wären eine große Anzahl der Täter nicht gefasst worden.

Zukünftige Maßnahmen

Datenschutz

Es wird empfohlen, eine einheitliche Sicherheitsphilosophie im Abgleich mit dem bundesrechtlichen Rahmen und Vorgaben des Landesdatenschutzes anzustreben.

Die Sicherheitskonzepte der Eisenbahnverkehrsunternehmen sollten gemäß den verbindlichen Vorgaben seitens des Landesdatenschutzbeauftragten vereinheitlicht werden, so dass die Videomaßnahmen der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen nachvollziehbar bewertet und somit planbar werden.

Videoeinsatz in Zügen

Der Einsatz von Videoüberwachungssystemen in den Zügen ist seit Jahren fester Bestandteil von Ausschreibungen. So sind alle seit dem Jahr 2006 im Gebiet des VRR neu eingesetzten Fahrzeuge mit einer solchen Technik ausgerüstet. Zurzeit sind daher ca. 67 % aller Linien mit Videotechnik ausgestattet.

Noch nicht mit Videotechnik ausgestattete Linien und Züge werden bis 2020 ausgerüstet. Dies sind im Wesentlichen die RE-Linien, die ab 2018 sukzessive durch die neuen RRX-Linien ersetzt werden, die Linien RE 19 und RB 35 des Niederrhein-Netzes im Dezember 2016 sowie die Linien RE 8 und RB 33 ab Dezember 2019 bzw. 2020.

Videoeinsatz an Bahnhöfen und Stationen

Zukünftig soll die Videoüberwachung an Bahnhöfen weiter ausgebaut und die Qualität be-

stehender Aufzeichnungsanlagen verbessert werden. Hierzu wird in diesem Jahr eine neue Videotechnik in Köln in Betrieb gehen. Für den Hauptbahnhof in Essen beginnen die Planungen. Die Planungen für den Hauptbahnhof in Düsseldorf folgen.

Zusätzlich werden 10 kleinere Stationen in NRW mit Videoüberwachung ausgestattet.

3.4 Sensibilisierungsmaßnahmen und -kampagnen

Status quo

Multiplikatorenschulungen zur Sensibilisierung von Mitarbeitern zur Früherkennung geplanter Anschläge

Im Rahmen der Umsetzung der Handlungsempfehlungen zur Aufklärung und Beratung von Betreibern des Öffentlichen Personenverkehrs zur Früherkennung geplanter Anschläge wurde festgelegt, dass die Mitarbeiter aller Eisenbahnverkehrsunternehmen von ausgewählten und eigens dafür geschulten Multiplikatoren im Umgang mit verdächtigen Gegenständen und Situationen sensibilisiert werden.

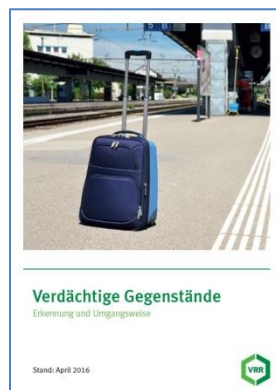


Abbildung 7: Broschüre - Verdächtige Gegenstände

Die Multiplikatorenschulungen wurden erstmalig im Jahr 2014 von der Bundespolizei durchgeführt, und die Mitarbeiter aller Eisenbahnverkehrsunternehmen werden seitdem im zwei Jahres Rhythmus sukzessive von den Multiplikatoren unterwiesen.

Landesinitiative "Mehr Zivilcourage in Bussen und Bahnen" - Fahrgastkampagne „Misch dich ein – Wähl 110!“

Die im Jahr 2010 erfolgreich angelaufenen Aktion, insbesondere als Roadshow „3:0 für Bus und Bahn“ mit dem ehemaligen Sportreporter Mani Breukmann, wurde mit Flyern, Plakaten und bedruckten Tickethüllen unterstützt. Es wurde zur Zivilcourage aufgerufen und die Nutzung der Notrufnummer 110 propagiert.

Weitergeführt wurde die Aktion durch die Kampagne „Misch dich ein – Wähl 110!“, welche zum Ziel hat, die Fahrgäste noch eindringlicher zum Hinsehen und Handeln zu motivieren. 60 Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde beteiligen sich an der Aktion. Die Kampagne vermittelt konkrete Tipps, was zu tun ist, wenn man im Umfeld des öffentlichen Nahverkehrs Zeuge eines gewalttätigen Übergriffs wird. Alle Tipps zielen darauf ab zu helfen, ohne sich selbst in Gefahr zu bringen. So ist das Alarmieren der Polizei durch den Notruf 110 der erste entscheidende Schritt.

Gründung der muTiger-Stiftung zur Unterstützung von Zivilcourage



Im Jahr 2011 rief der VRR gemeinsam mit der Kötter Unternehmensgruppe die muTiger-Stiftung ins Leben. Diese verfolgt das Ziel, Bürgerinnen und Bürger zur Übernahme von mehr Zivilcourage zu ermutigen und so einen gesellschaftlichen Wandel hin zu mehr Respekt im gegenseitigen Umgang zu initiieren. Kern der Stiftungsarbeit sind vierstündige Kurse, die von jeweils zwei Kursleitern abgehalten werden. 12 bis 16 Teilnehmer lernen in diesen Kursen, sich in „kritischen“ Situationen richtig zu verhalten und zu helfen ohne sich selbst dabei in Gefahr zu bringen.

Die operative Arbeit der Stiftung startete im Sommer 2012, seither verzeichnet die Stiftung ein stetiges Wachstum, was Kurs- und Teilnehmerzahlen betrifft. Im Jahr 2015 wurden knapp 50 Kurse mit etwa 600 Teilnehmern durchgeführt. Zum Jahresbeginn 2016 lagen bereits mehr als 40 verbindliche Kursanmeldungen vor, die eine weitere Steigerung der Zahlen vermuten lassen.

Zukünftige Maßnahmen

Mitarbeiter- und Fahrgastkampagne „Aufmerksam unterwegs“ zur Früherkennung geplanter Anschläge

Diese Kampagne, die bereits vor der WM 2006 entwickelt und im Jahr 2010 überarbeitet wurde, wird aktuell im Zusammenhang mit dem

Erlass zur Aufklärung und Beratung von Betreibern des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) zur Früherkennung geplanter Anschläge neu aufgelegt.

Sie soll mit Poster in Bussen und Bahnen sowie an Haltestellen und Bahnhöfen, Botschaften auf der Fahrkartenrückseite, Anzeigen in Reisemagazinen

oder in Zeitschriften des ÖPV, Durchsagen, Laufbändern und Videospots zur Sensibilisierung von Fahrgästen und Personal gegenüber verdächtigen Gegenständen oder sonstigem außergewöhnlichen Vorkommnissen im ÖPNV beitragen.

Hierzu wird eine landesweite zwischen Bundes- und Landespolizei abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden.

Fahrgastkampagne Notruf 110 im Nahverkehr zur Unterstützung von Zivilcourage

Als neue Landesinitiative wird zeitnah eine Kampagne zur Mobilisierung von Zivilcourage bei den Fahrgästen mit der Zielrichtung entwickelt, insbesondere zur Nutzung der Notrufnummer 110 in Verbindung mit einer besonderen Unterstützung von weiblichen Fahrgästen aufzurufen.



Abbildung 8: Plakat Aufmerksam unterwegs

3.5 Sicherheitskooperationen

Status quo

Gemeinsame Lagebilder der Sicherheitspartner

Die Sicherheitskooperationen im VRR-Raum in den gelebten Ordnungspartnerschaften bestehen aus Vertretern der Bundespolizeiinspektionen Dortmund, Düsseldorf und Kleve sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio NRW ergänzt durch DB Station & Service NRW und DB Konzernsicherheit NRW sowie Abellio, Eurobahn, National Express, Nordwestbahn und Regiobahn.

Ziele dieser Sicherheitspartnerschaften sind die Erstellung gemeinsamer Sicherheits-Lagebilder durch Auswertungen der Daten aus der VRR-eigenen ZeRP-Datenbank, in die die Meldungen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen einfließen, und der Ereignisdatenbank (EDK) der DB. Die Rückschlüsse aus den Vorfallmeldungen der Bundespolizei und den Eintragungen in den ZeRP- und EDK-Datenbanken werden zusammengeführt und bilden die Grundlage für die regelmäßige Einsatzplanung des Sicherheitspersonals.

Abgestimmte Maßnahmen der Sicherheitspartner

Darüber hinaus geben sie auch Anhaltspunkte für abgestimmte Maßnahmen, die sich aktuell lageorientiert ergeben, wie zum Beispiel das Projekt "Sicherheit in Bus und Bahn", das in Dortmund seit 2009 in Zusammenarbeit mit der

Polizei Dortmund und der DSW 21 durchgeführt wird. Gemeinsam werden an Verkehrsstationen sowie in U- und S-Bahnzügen Schwerpunktkontrollen durchgeführt, welche auf Seite des Verkehrsunternehmens, der Einnahmensicherung und auf Seiten der beiden Polizeibehörden der Feststellung von Straftaten und flüchtigen Personen sowie der Dunkelfeldaufhellung dienen. Zeitgleich wird hierdurch auch das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste gestärkt. Dieses Projekt wird in 2016 auch in Bochum und Essen durchgeführt und soll perspektivisch auch auf andere Städte im zentralen Ruhrgebiet ausgedehnt werden.

Zukünftige Maßnahmen

Gemeinsame Sicherheitswachen an Bahnhöfen

Die Bundespolizeidirektion Sankt Augustin (zuständig für NRW) setzt sich mittelfristig für die Einrichtung gemeinsamer Sicherheitswachen an zumindest größeren Bahnhöfen ein, wo neben der Landespolizei und der Bundespolizei ggf. auch weitere Sicherheitspartner (z.B. Ordnungsamt, private Sicherheitsdienstleister, etc.) für den Bürger und Fahrgast ansprechbar sind. Durch die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten, die sich für Sicherheit einsetzen, am Ort des Geschehens wird ein koordiniertes Vorgehen und eine abgestimmte Präsenz gewährleistet.

4. Ausblick

4.1 Zugangskontrollen zu Stationen

Zeitnah wird geprüft, inwiefern die Zugänge zu den Stationen des Schienenpersonennahverkehrs mit technischen Zugangskontrollen versehen werden können. Es geht dabei nicht um



Abbildung 9: Gate für mobilitätseingeschränkte Personen bei der Londoner U-Bahn

Sicherheitsschleusen; gleichwohl ist in vielen benachbarten europäischen Städten ein positiver Effekt eines Zugangssystems auf die Gesamtsituation im jeweiligen Verkehrssystem zu beobachten.

4.2 Ausweitung des Sicherheitskonzeptes auf den ÖPNV

Auch kommunale Verkehrsunternehmen haben bereits großes Interesse an einer Kooperation zu einzelnen Bausteine des Sicherheitskonzeptes des VRR, unter anderem auch dem Einsatz der Verfügungsteams.

Die Kölner Verkehrsbetriebe haben beim landesweiten Arbeitskreis Sicherheit ausdrücklich darum gebeten, verbundübergreifend die kommunalen Verkehrsunternehmen mit zu berücksichtigen.

Darüber hinaus haben viele ÖPNV-Unternehmen mit der flächendeckenden Ausstattung ihrer Fahrzeuge und großer Stationen mit Videotechnik begonnen oder planen aktuell die Umsetzung.

Zusätzlich ist nach den Ereignissen in der Silvesternacht und im Zusammenhang mit den Anschlägen in Paris und Brüssel bei einigen Unternehmen ein vermehrter Personaleinsatz erfolgt oder dieser wird zumindest in Ansätzen diskutiert.

Herausgeber:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR
Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

Erstellt im Geschäftsbereich Information/ Innovation
Fachgruppe I3 „Kundendialog, Qualitätsmanagement und Sicherheit“ im Mai 2016

