

3. ZeRP Lagebericht

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2009



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Maßnahmen in 2009	6
Sicherheit und Service auf S-Bahn Linien	6
Ereignisse und Fahrgäste auf S-Bahn Linien	8
Handlungen gegen Personen und Sachen auf S-Bahn Linien	11
Sicherheitstage	13
2. ZeRP- Kongress in Gelsenkirchen	13
Vorstellung von PräViteS auf der #rail 09	15
KompetenzCenter Sicherheit	17
Landesweiter Arbeitskreis	17
Erweiterung der ZeRP- Kooperationsgemeinschaft	17
Zahlen, Daten, Fakten 2009	19
Fahrgastbefragung	20
Gesamtereignisse 2009 (ZeRP-Datenbank)	22
Vandalismus 2009 (entspricht 18% der Gesamtereignisse in der ZeRP-Datenbank)	23
Gewaltereignisse 2009 (ZeRP-Datenbank)	24
Ausblick 2010	25
Auswertung BIUS	25
Pilotprojekt PräViteS (Evaluation)	25
Pilotprojekt Videoüberwachung an Stationen	25
Einführung einer Business Intelligence Lösung bei ZeRP	26
Zivilcourage im VRR	26

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 Bauen und Verkehr
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

Vorwort

Seit 1998 gibt es die Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention (ZeRP) beim VRR. Mit dem 3.ZeRP- Lagebericht soll die Sicherheitssituation im ÖPNV durchgängig und detailliert dargestellt werden.

2009 war besonders geprägt durch die Verhandlungen mit der DB Regio NRW, in denen die Vorgaben für die Service- & Sicherheitskräften der DB Sicherheit festgelegt wurden. Wichtige Ergebnisse sind, dass der VRR wesentlich auf die Leistungserbringung (Zeit und Ort) der Sicherheitskräfte Einfluss nimmt. So werden z. B. die S-Bahnen im VRR ab Januar bereits ab 18:00 Uhr begleitet. (Erkenntnis aus der ZeRP-Datenbank)

Ein weiterer Schwerpunkt war die Vorstellung des Projektes PräViteS (Präventiver Einsatz von Videotechnik für mehr Sicherheit) auf der Fachmesse #rail 09. Diese Projektidee hat mittlerweile großes Interesse in der gesamten Bundesrepublik geweckt.

Der 2. ZeRP-Kongress fand in diesem Jahr im März unter dem Motto „Im Zeichen des Mitarbeiters“ statt und war mit über 70 Gästen wieder gut besucht. Ein Höhepunkt der Veranstaltung war die bundesweite Umfrage der Verkehrsgewerkschaft GDBA, in der 70% der Mitglieder angaben, mehrfach Opfer verbaler und/oder körperlicher Gewalt gewesen zu sein.

Eine Besonderheit des Kongresses, die von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommen wurde, war der abschließende Workshop. Dort hatten die Teilnehmer die Gelegenheit, die Informationen aus den Vorträgen und der sich anschließenden Dialogrunde nochmals in Kleingruppen zu diskutieren und wichtige Handlungsfelder für die Zukunft herauszuarbeiten.

Im Zusammenhang mit der Problematik der zunehmenden Gewalt gegen Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen wurde die Evaluation der Präventionsmaßnahme BIUS in Form eines berufsbegleitenden Stressbewältigungs- und Deeskalationstrainings bei den Vestischen Straßenbahnen initiiert. Die Evaluation wird im Januar 2010 beginnen.

Maßnahmen in 2009

Sicherheit und Service auf S-Bahn Linien

Bis zum 30. September 2009 betreuten fünf Sicherheitsfirmen für den VRR die S-Bahnliesen im Verbundgebiet. Jeweils 2 Linien wurden von einem Sicherheitsunternehmen befahren.

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 19.00 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, die die subjektive Sicherheit beeinflussen, ist ebenfalls Auftrag der Sicherheitsunternehmen. Die Sicherheitsunternehmen sind verpflichtet, die ZeRP-Angaben aufzunehmen und in die Datenbank einzutragen. Die Entwicklung hierzu ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

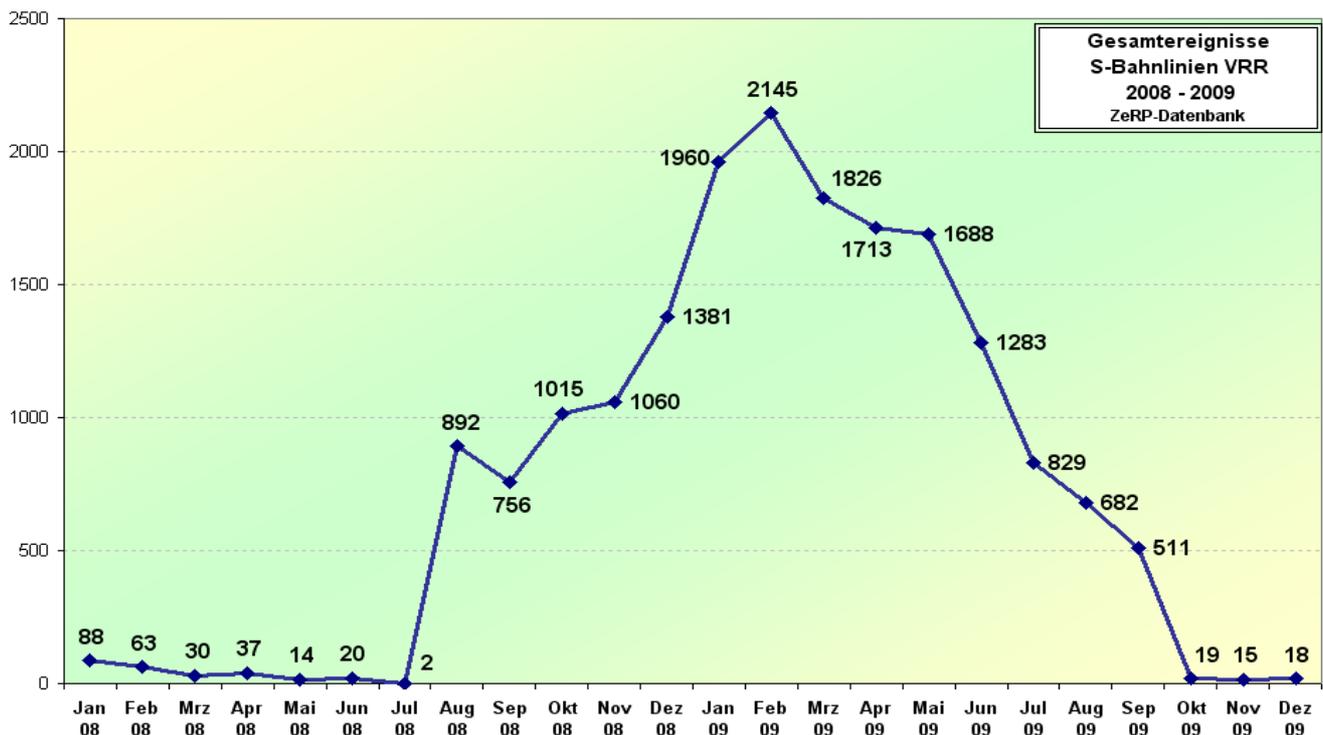


Abbildung 1: Verteilung der Gesamtereignisse 2008-2009

In Abbildung 1 ist der Einsatz der privaten Sicherheitsdienstleister deutlich erkennbar. Von August 2008 bis Oktober 2009 sind die Eintragungen signifikant gestiegen. Hier ist deutlich Potential zur Verbesserung bei den Eintragungen von DB-Sicherheit zu erkennen. Allerdings bleibt festzustellen, dass die Ereignisdatenbank der DB, aus der die ZeRP-Datenbank die Informationen

zum SPNV bei der DB erhält, nur Vorfälle enthält, die zu Straftaten führten. Es ist jedoch wichtig, die Vorstufen zu Straftaten festzuhalten, da so schneller auf eine schädigende Entwicklung präventiv reagiert werden kann. Der VRR klärt z. Z. mit DB-Sicherheit, wie man diesen Sachverhalt verbessern kann.

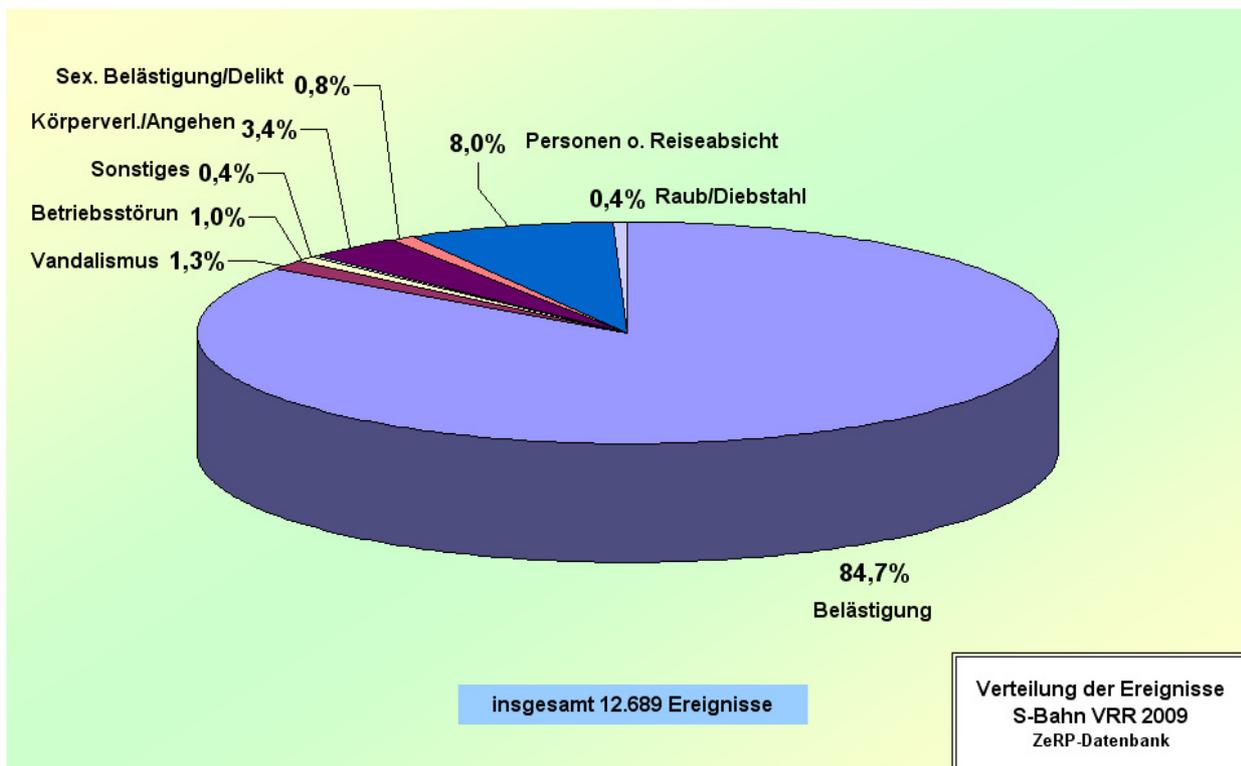


Abbildung 2: Aufteilung der Ereignisse (prozentual)

Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Ereignisse. Einen Großteil der Ereignisse, mit denen sich die Sicherheitskräfte auseinandersetzen müssen, liegt im Bereich Belästigung. Nach „Personen ohne Reiseabsicht“ bildet „Körperliches Angehen und Körperverletzung“ die Hauptgruppe, denen sich die Fahrgäste und das Betriebspersonal ausgesetzt sehen.

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

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

Ereignisse und Fahrgäste auf S-Bahn Linien

Linien	Vorfälle	Fahrgastzahlen	Anzahl betroffener Fahrgäste
S1	6.464	67.325	9,6%
S2	1.191	27.664	4,3%
S3	702	20.122	3,5%
S4	125	17.722	0,7%
S5/S8	1.144	57.646	1,2%
S6	323	57.699	0,6%
S7	999	26.324	3,8%
S9	1.563	24.899	6,3%
S11	180	20.209	0,1%

Die zuvor aufgelistete Tabelle bezieht sich auf die Ereignisse in S-Bahnen und die Verteilung der Ereignisse und Fahrgastzahlen in 24 Stunden.

Die Tabelle stellt dar, wie groß der Anteil der Fahrgäste je Linie ist, die in ein Ereignis verwickelt wurden. So ist z. B. jeder 10. Fahrgast auf der S1 in ein Ereignis verwickelt.

Auf den einzelnen Linien sind durchaus unterschiedliche Ergebnisse in der Beziehung zwischen den Anzahlen der Ereignisse und Fahrgastzahlen zu vermerken. Auf manchen Linien sind zur selben Uhrzeit mehr Ereignisse mit weniger Fahrgästen als auf anderen Linien und umgekehrt.

Die Brennpunktlinien sind hiernach die Linien S1, S9, S2, S3 und S7.

Die meisten Vorfälle ereignen sich in der Zeit zwischen 19:00 Uhr und 23:00 Uhr

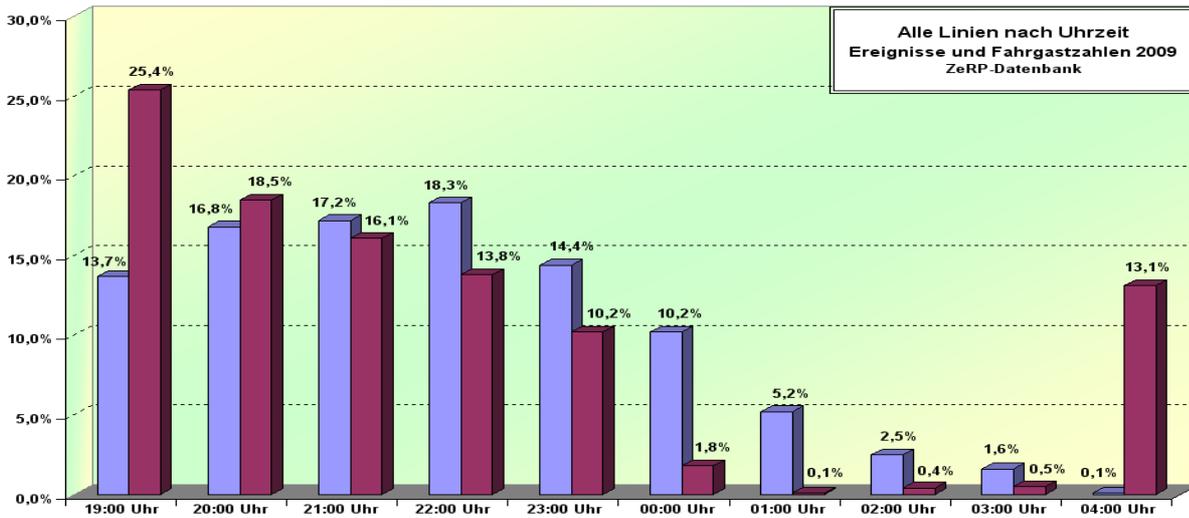


Abbildung 3: Alle Linien nach Uhrzeit, Ereignissen und Fahrgästen

Abb. 3 stellt den zeitlichen Verlauf der Ereignisse und der Fahrgäste bezogen auf alle Linien in der Zeit zwischen 19:00 Uhr - 04:00 Uhr dar.

Abb. 3 zeigt, dass in den frühen Abendstunden im Verhältnis zu den Fahrgästen, die Ereignisse niedriger sind. In den späteren Abendstunden überwiegen die Ereignisse gegenüber den Fahrgastzahlen. Dies lässt Rückschlüsse über Verhalten und Motivation zu. Es bleibt festzustellen, dass der Großteil der Ereignisse in der Zeit zwischen 19:00 Uhr und 23:00 Uhr stattfindet.

Alle Linien im Überblick

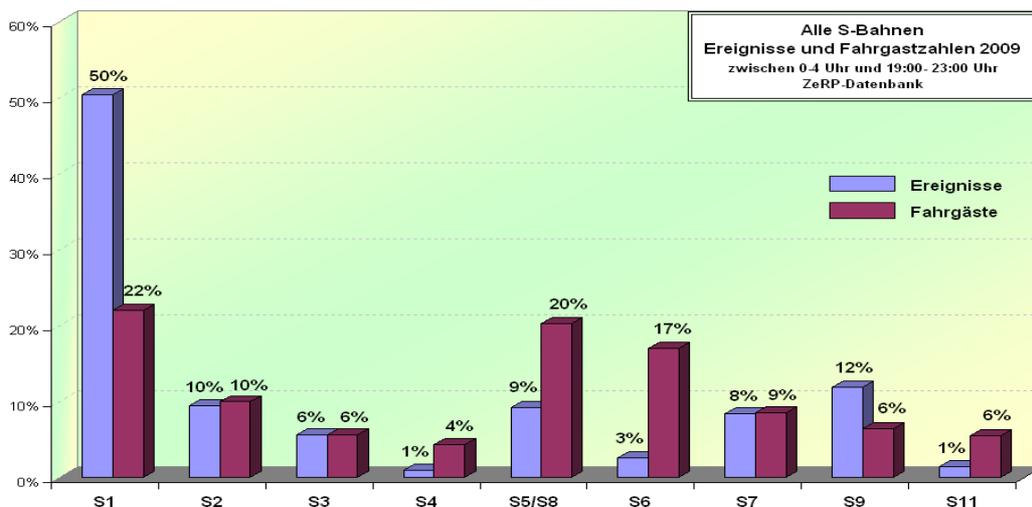


Abbildung 4: Alle Linien, Ereignisse und Fahrgastzahlen (19:00 Uhr - 04:00 Uhr)

Abb. 4 stellt den zeitlichen Verlauf der Ereignisse je Linie und der Fahrgäste je Linie in der Zeit zwischen 19:00 Uhr - 04:00 Uhr dar.

Die Gesamtzusammenfassung nach Linien und Fahrgästen in Abb. 4 zeigt die unterschiedliche Belastung der einzelnen Linien. Die S1 und S9 sind dabei überproportional betroffen. Bei den Linien S2, S3 und S7 ist das Verhältnis ausgewogen. Bei den Linien S4, S5, S6, S8 und S11 ist die Belastung sogar niedriger.

Eine Erklärung für die hohe Belastung der S1 könnte in dem Linienverlauf liegen. Dies kann man auch an dem Abgleich der ZeRP-Meldungen mit der polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) erkennen, der für die Einsatzplanung der Sicherheitskräfte in den S-Bahnen erstellt wurde. Danach besteht ein Zusammenhang kriminalitätsbelasteter Stadtteile zu den Vorfällen in S-Bahnen.

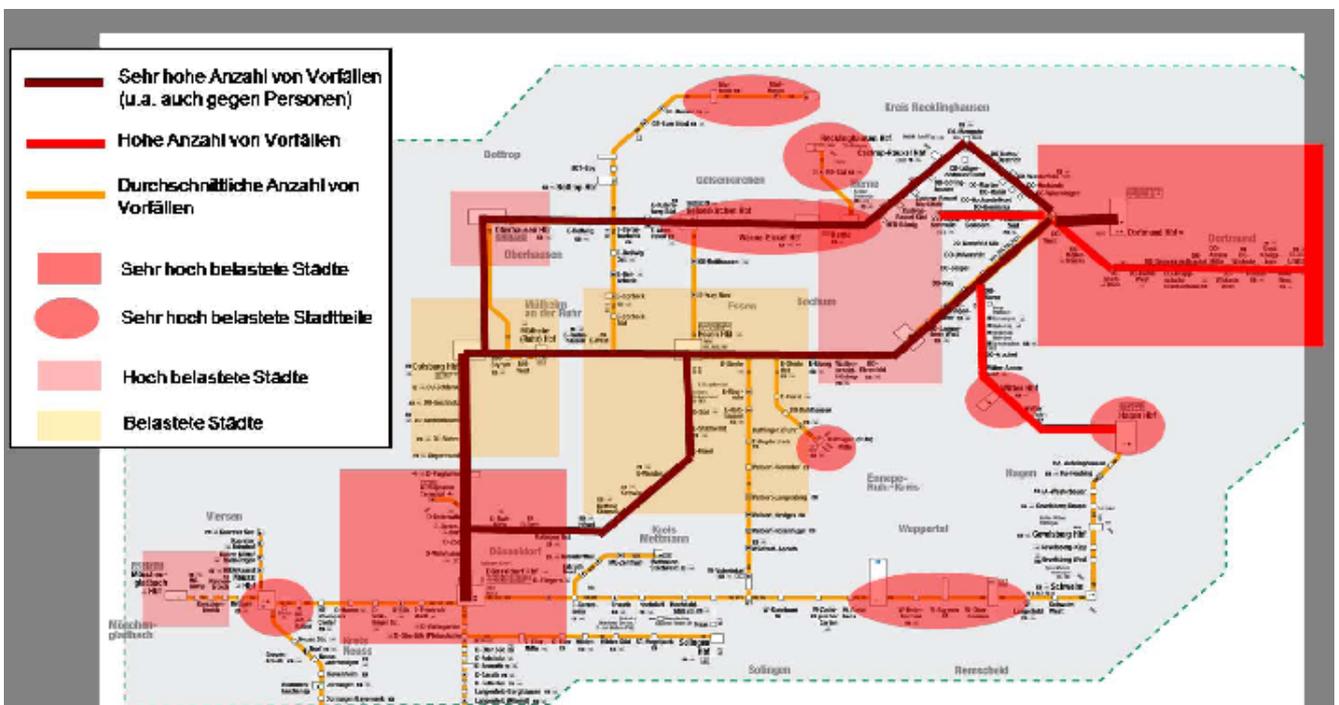


Abbildung 5: Lagebild der ZeRP-Datenbank in Kombination mit der Kriminalstatistik

Belastete Linien durchqueren fast immer auch belastete Regionen.

Handlungen gegen Personen und Sachen auf S-Bahn Linien

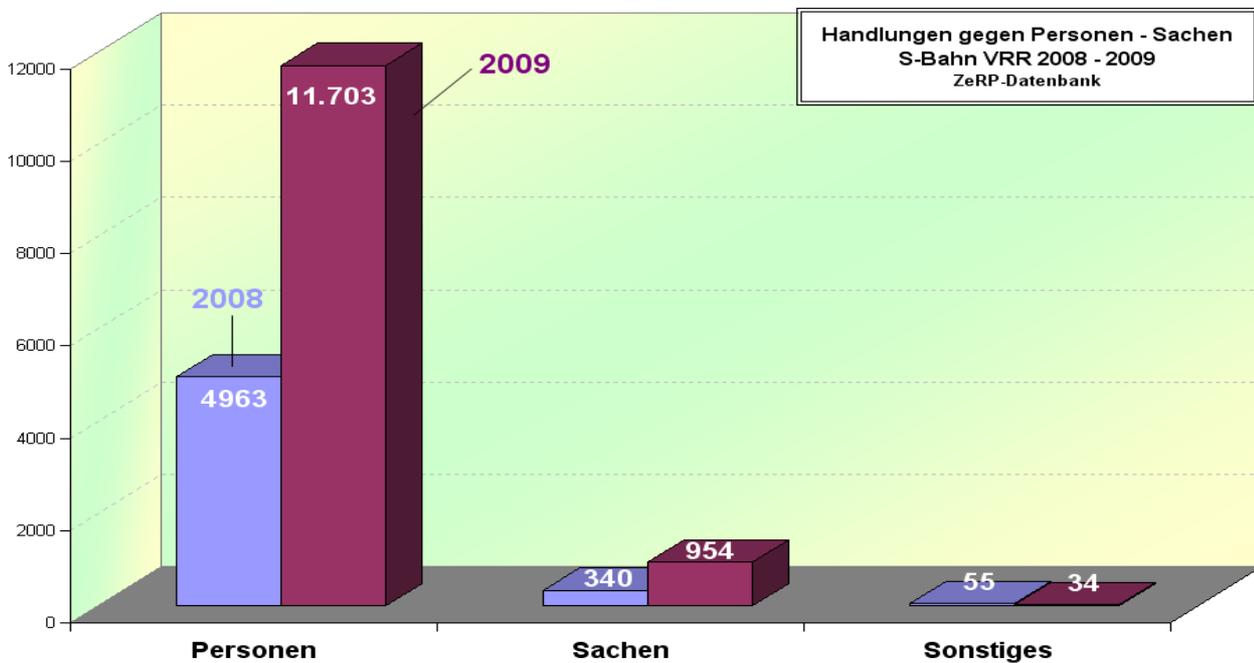


Abbildung 6: Handlung gegen Personen und Sachen, Vergleich 2008 - 2009

Die Handlungen gegenüber Personen steigen an. Dies ist sicherlich auch auf die Aufzeichnungen der privaten Sicherheitskräfte zurückzuführen (5 Monate Aufzeichnung in 2008 gegenüber 9 Monate Aufzeichnungen in 2009). Die Handlungen gegen Sachen sind relativ konstant. Im Durchschnitt sind die Handlungen gegen Personen auf S-Bahnen ca. 12-mal höher als gegenüber Sachen.

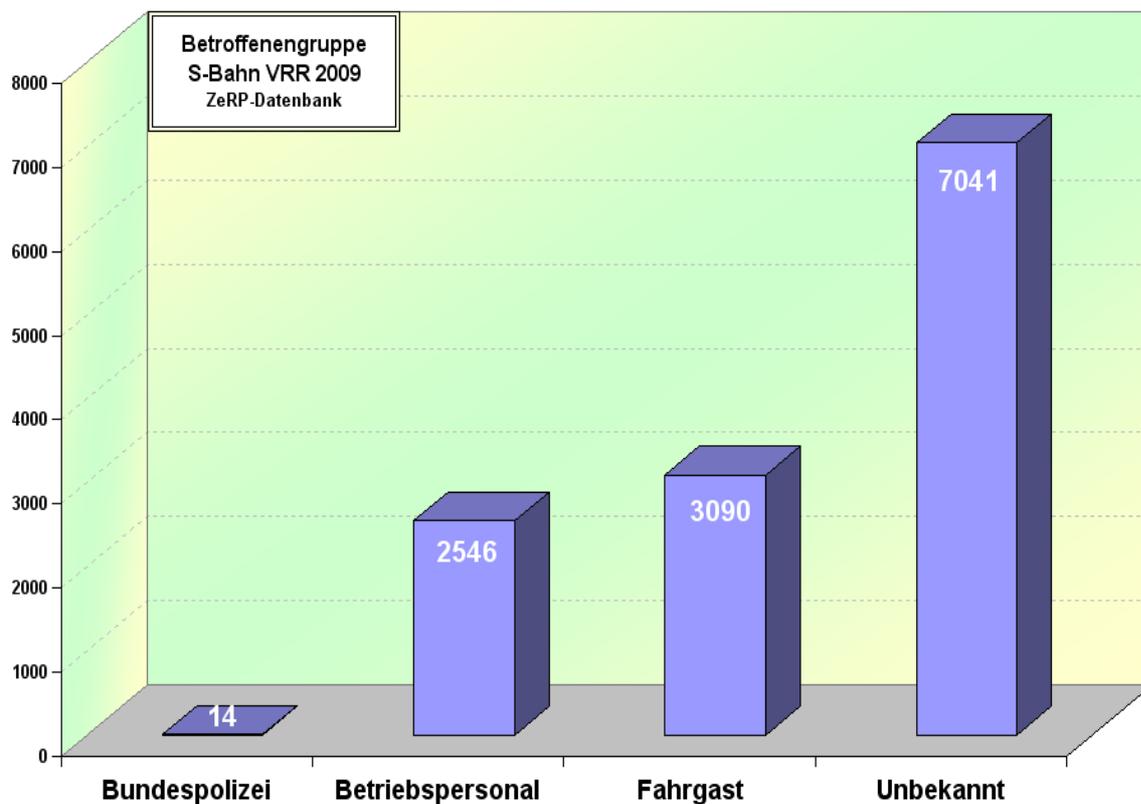


Abbildung 7: Betroffenengruppen

Die Abbildung zeigt die Aufteilung der Ereignisse nach Betroffenengruppe. Auffällig hierbei ist, dass die Ereignisse gegenüber dem Betriebspersonal fast genauso hoch sind wie die Ereignisse gegenüber Fahrgästen. Unbekannt sind hierbei Eintragungen, in denen nicht festgehalten wurde, wer der Geschädigte war. Hierzu gibt es bereits Gespräche mit der DB-Regio, um diesen Sachstand zu vermeiden. Übergriffe auf das Betriebspersonal resultieren aus der bloßen Präsenz des Personals oder bei aktiven Eingriffen bei Vorfällen, die die subjektive oder objektive Sicherheit gefährden.

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 2009 wurden in folgenden Städten, unter Mitarbeit des VRR, die Sicherheitstage abgehalten:

- Bochum
- Dorsten
- Gelsenkirchen



Ein erster Sicherheitstag in Mönchengladbach unter Mitarbeit des VRR wurde für das Jahr 2010 vorbereitet.

2. ZeRP- Kongress in Gelsenkirchen

Beim 2. ZeRP-Kongress trafen sich über 70 Teilnehmer aus den Bereichen Ordnungspartnerschaften, Polizei, Sicherheitsdienste, Gewerkschaften und Verkehrsunternehmen am 25. März 2009 im Wissenschaftspark Gelsenkirchen.

Das Motto: „Im Zeichen des Mitarbeiters“ wurde bewusst gewählt, denn die zunehmende Gewaltbereitschaft gegenüber Mitarbeitern, die bei ihrem Einsatz mit schwierigen Situationen konfrontiert werden, stand im Focus der Veranstaltung.



Zur Erinnerung

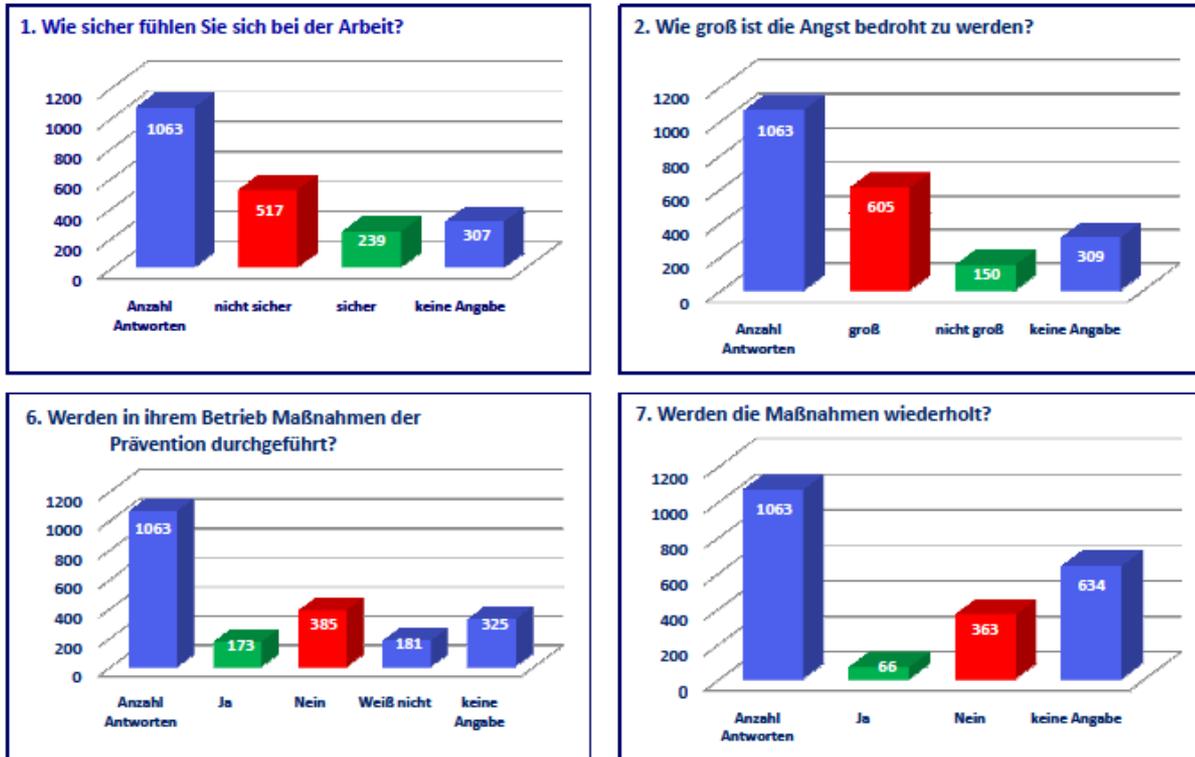


Abbildung 8: Vortag H. Tröge GDBA

Die oben abgebildeten Tabellen sind ein Auszug des Vortrages "Peter Tröge -Mitarbeiterbefragung und Abfrage bei Verkehrsbetrieben - Sicher unterwegs"

Die Verkehrsgewerkschaft GDBA der Deutschen Bahn AG hatte in 2008 eine Mitarbeiterbefragung zu Übergriffen im Dienst gemacht. Die Befragung der Mitarbeiter ergab, dass ca. 70% der Befragten mehrfach Opfer verbaler und/oder körperlicher Gewaltausübung wurden.

Ebenso wie aus anderen Bereichen im öffentlichen Raum wie z. B. Feuerwehr oder Polizei sind auch Mitarbeiter der öffentlichen Verkehre häufig betroffen.

Ziel des Kongresses war, nach der Analyse der aktuellen Situation Ansätze zur Prävention und Nachsorge aufzuzeigen und gemeinsame Maßnahmen für die Zukunft herauszuarbeiten. In der sich den Vorträgen anschließenden Dialogrunde war die Frage der Vor- und Nachsorge der Mitarbeiter und die damit verbundene Frage nach aktivem Opferschutz wesentlicher Bestandteil der Diskussion. Insbesondere die Beiträge von Vertretern der Berufsgenossenschaft der Bahnen („Übergriffe auf Fahrdienstmitarbeiter“) und der Feuerwehr Köln („Psychologische Unterstützung

bei den Feuerwehren in NRW“), haben hierzu sensibilisiert und Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation aufgezeigt.

Im anschließenden Workshop wurden von den Teilnehmern die Intensivierung der Vor- und Nachsorge (inkl. Opferschutz), die Verbesserung der Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen und Polizei und die Sensibilisierung der Politik für dieses „unbequeme“ Thema als Haupthandlungsfelder herausgearbeitet.

Vorstellung von PräViteS auf der #rail 09

PräViteS bedeutet "**P**räventiver Einsatz von **V**ideotechnik für mehr **S**icherheit im ÖPNV". Die Videoüberwachung soll mit diesem Projekt eine neue Qualität erhalten, da sie aktiv präventiv und ergebnisorientiert körperliche Übergriffe in Fahrzeugen stoppen soll. Das Zusammenspiel der im Busbereich vorhandenen Technik (Videokamera, TFT-Bildschirm, Lautsprecher), das über eine besondere Schnittstelle sichergestellt wird, kann so effektiv genutzt werden.

Die Zielsetzungen von PräViteS sind:

- Potentielle Täter abschrecken
- Täter aus der Anonymität holen
- Opfer stärken
- Zivilcourage fördern
- Fahrpersonal unterstützen

Für den Messestand des Kompetenzzentrums Sicherheit wurde ein Busmodell mit einem TFT-



Bildschirm ausgestattet, auf dem der eigens hierfür erstellte Film zur Verdeutlichung von PräViteS vorgeführt wurde.

**Abbildung 9: Videovorstellung
PräVites auf der rail**

In der im Rahmen der Messe stattgefundenen Podiumsdiskussion zur Idee von PräViteS fand zwischen Vertretern von Verkehrsunternehmen, Verkehrsgewerkschaft, Jugendgericht, Kriminalpsychologie und Polizei ein reger Gedanken- und Meinungsaustausch statt. Besonders positiv wurde bewertet, dass der Täter aus seiner vermeintlichen Anonymität herausgeholt wird und die mitfahrenden Fahrgäste zu aktivem Hinschauen aufgefordert werden. Das für 2010 geplante Pilotprojekt bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH wurde von allen als erfolgsversprechend eingestuft, und die Ergebnisse der Evaluation werden mit Spannung erwartet.

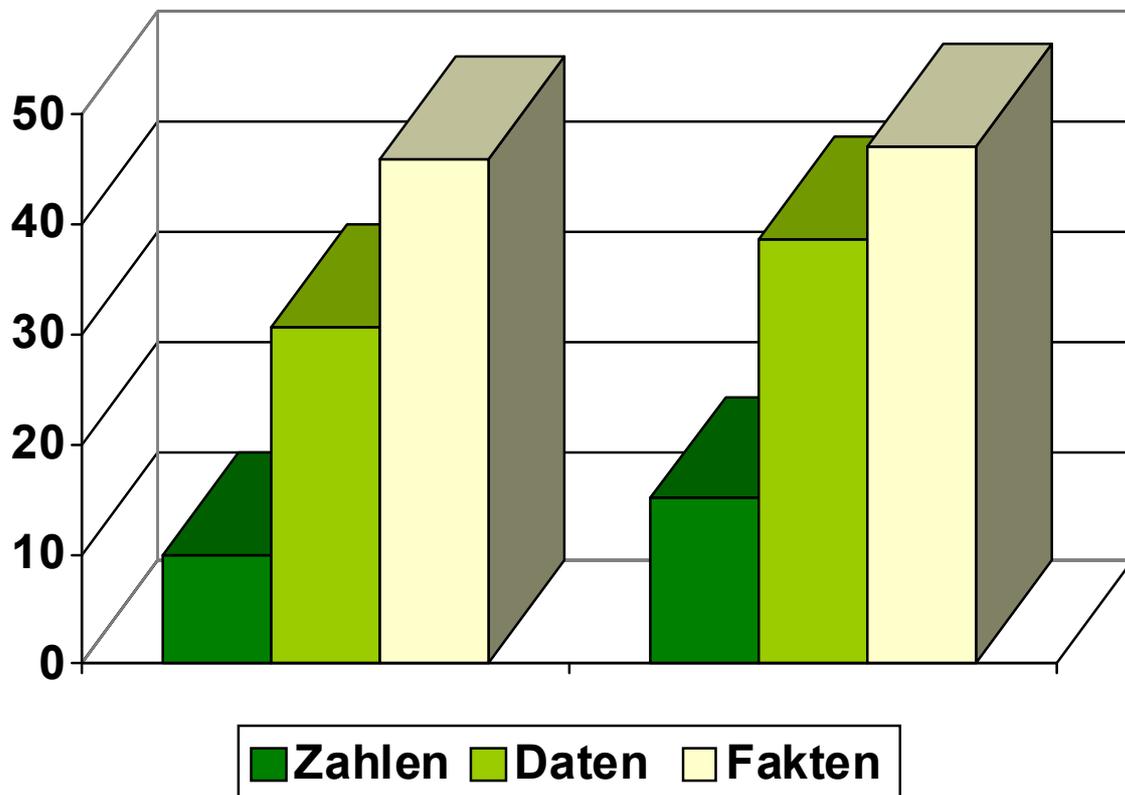
Mittlerweile findet das Projekt auch große Beachtung außerhalb des Verbundraumes. So soll z. B. das Projekt auch in Wiesbaden umgesetzt werden.

Leider wird die Umsetzung des Projektes aus datenschutzrechtlichen Gründen verzögert. Die Sachlage wird zurzeit intensiv erörtert.



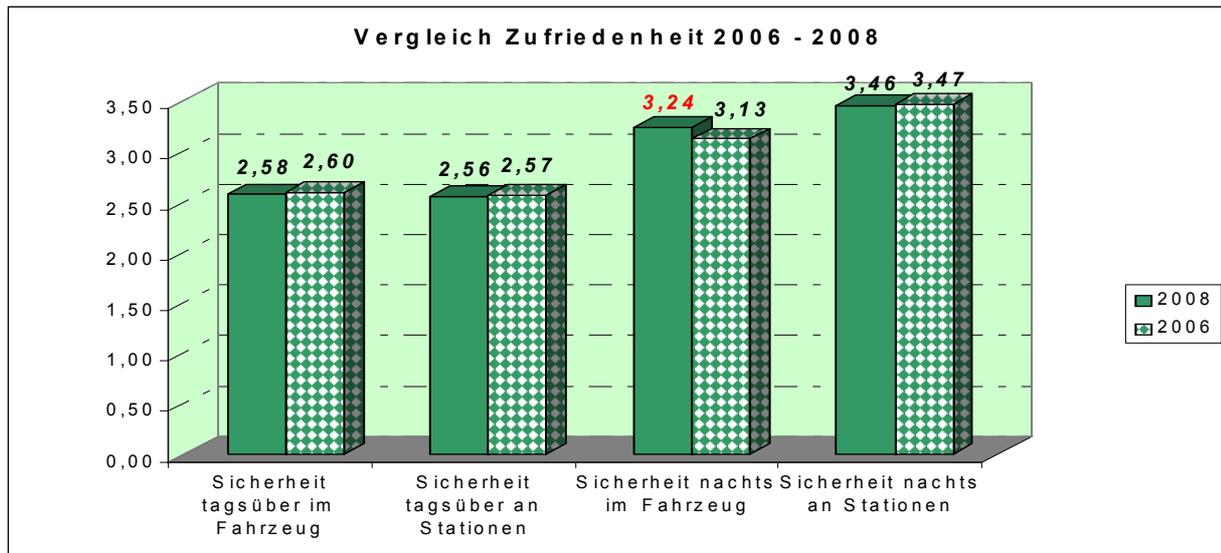
Abbildung 10: Podiumsdiskussion PräVites auf der rail

Zahlen, Daten, Fakten 2009



Fahrgastbefragung

Befragung von 1.000 Kunden, durch tns Infratest im Jahr 2008 (VRR- Gebiet) :



Skala von 1 bis 5 (1=vollkommen zufrieden, 5=unzufrieden)

- Erkenntnisse aus Fahrgastbefragungen haben auch Konsequenzen bei der Sicherheitsplanung
- Die Sicherheit wird abends wesentlich kritischer beurteilt als zur Tageszeit.
- Besonders unsicher fühlen sich die Kunden an den Haltestellen.
- Die Sicherheit Abends/Nachts hat signifikant an Zufriedenheit verloren

Sicherheit tagsüber in Fahrzeugen

Gründe für Unzufriedenheit	Total	U-/Stadt-/Schwebebahn	Straßenbahn	Stadtbus	S-Bahn	Nahverkehrszug
Unangenehme Personen	3,0%	2,1%	2,1%	4,3%	2,7%	0,9%
Kein Sicherheitspersonal	2,8%	2,6%	4,6%	2,3%	3,5%	1,4%
zu schnelles Anfahren, Bremsen	2,6%	0,0%	1,4%	5,9%	0,0	0,0

Das Sicherheitsgefühl ist tagsüber in den Fahrzeugen überwiegend positiv.

Sicherheit nachts in Fahrzeugen

Gründe für Unzufriedenheit	Total	U-/Stadt-/Schwebebahn	Straßenbahn	Stadtbus	S-Bahn	Nahverkehrszug
kein Sicherheitspersonal	17,1%	19,2%	18,1%	9,0%	34,5%	21,2%
unangenehme Personen	16,7%	15,9%	21,6%	12,8%	23,5%	16,8%
Angst, bei Gefahr allein zu sein	11,3%	8,0%	10,9%	10,8%	16,4%	13,0%
Angst vor Kriminalität usw.	9,4%	8,1%	8,1%	9,7%	11,7%	9,9%
Keine Beleuchtung, zu dunkel	3,5%	4,6%	2,3%	3,4%	4,9%	2,1%
Kein Notruf	3,2%	2,8%	6,8%	2,2%	2,9%	2,0%

Das Sicherheitsgefühl nachts weicht erheblich vom Sicherheitsgefühl tagsüber ab. Besonders unsicher sind die Fahrgäste, wenn kein Sicherheitspersonal anwesend ist.

Fast jeder dritte Kunde ist mit diesem Merkmal (kein Sicherheitspersonal anwesend) unzufrieden. Die meisten unzufriedenen Kunden im Vergleich zum Durchschnitt gibt es bei den Nutzern der S-Bahn und des Nahverkehrszuges. Als Hauptgrund wird hier fehlendes Sicherheitspersonal beziehungsweise die Anwesenheit von unangenehmen Personen angegeben.

Gesamtereignisse 2009 (ZeRP-Datenbank)

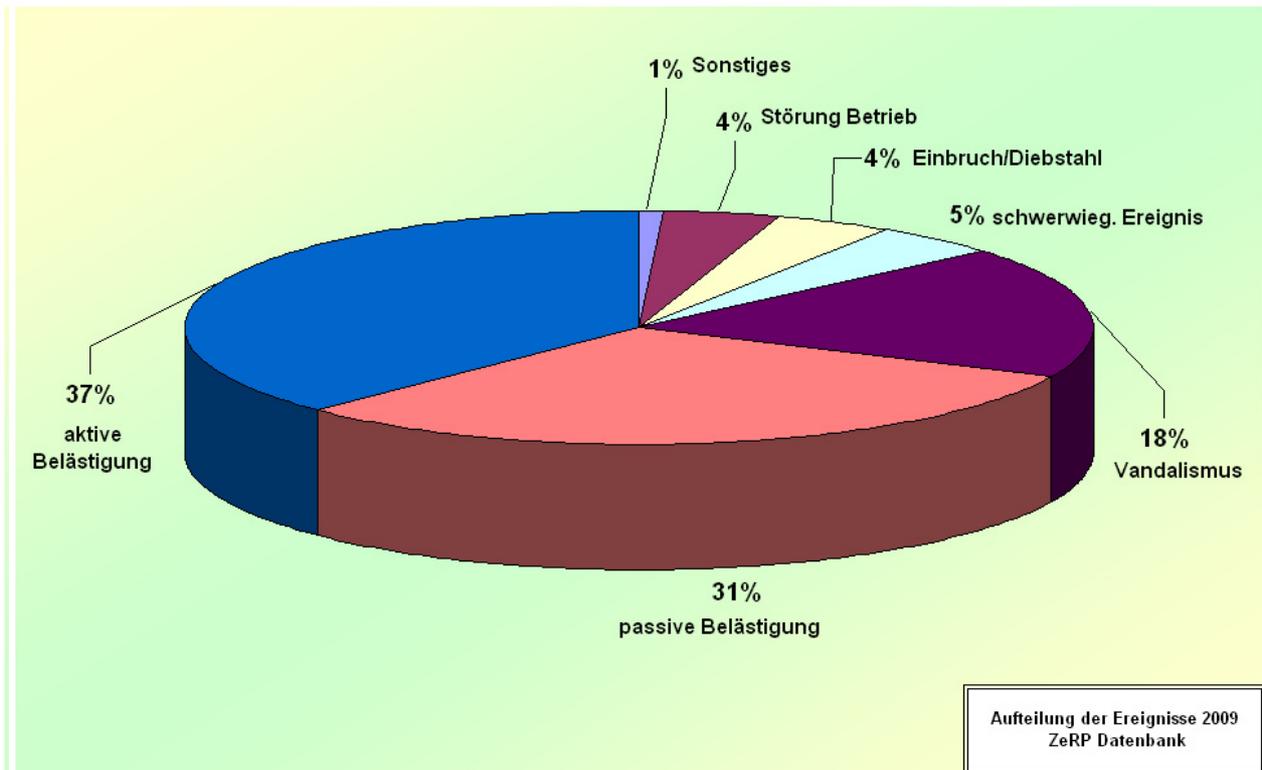


Abbildung 11: Aufteilung der Ereignisse 2009

Hier wird die prozentuale Verteilung der Einzelereignisse in der ZeRP-Datenbank dargestellt. Hierbei machen Belästigung (Aktiv und passiv) und Vandalismus den Großteil (insgesamt 86%) der Ereignisse aus.

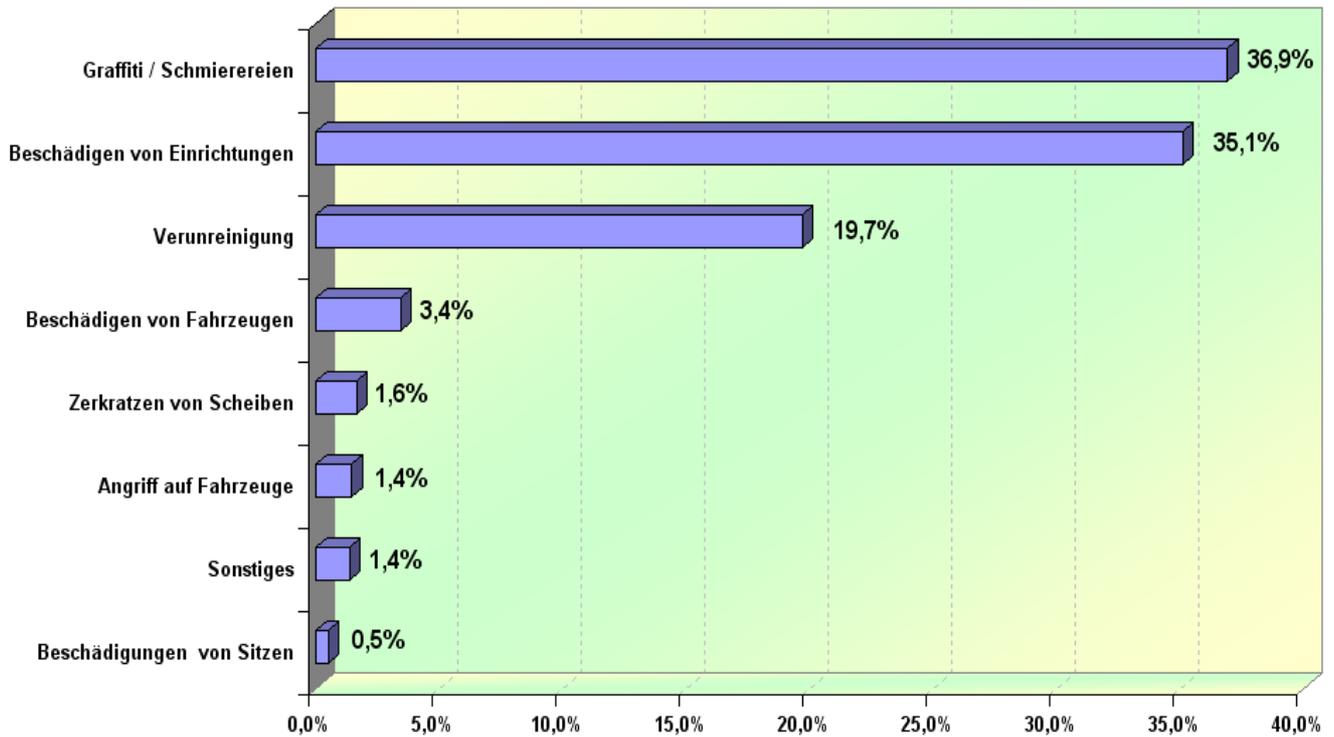
Um die Übersicht zu gewährleisten sind hierbei Oberbegriffe für einige Ereignisse gewählt worden:

aktive Belästigung:
Aggressives Betteln
Alkoh. Pers. belästigen aktiv
Beleidigung
Beschimpfung / Verunglimpfung
Drogenabhängige belästigen akt
Körperliches Angehen
Rauchen in öffentl. Gebäuden
Sexuelle Belästigung
Sonstiges

passive Belästigung
Alkoholisierte Pers. anwesend
Bedrohlich wirkende Personen
Drogenabhängige anwesend
Personen ohne Reiseabsicht
Provozierendes Verhalten
Sonstiges

schwerwiegendes Ereignis:
Bedrohung
Körperverletzung
Raub
Sexualdelikt
Sonstiges

Vandalismus:
Angriff auf Fahrzeuge
Beschädigen von Einrichtungen
Beschädigen von Fahrzeugen
Beschädigungen von Sitzen
Graffiti / Schmierereien
Sonstiges
Verunreinigung
Zerkratzen von Scheiben

Vandalismus 2009 (entspricht 18% der Gesamtereignisse in der ZeRP-Datenbank)**Abbildung 12: Prozentuale Aufteilung der Ereignisse zum Vandalismus**

Diese Abbildung stellt die prozentuale Verteilung der Einzelereignisse des Vandalismus für 2009 in der ZeRP-Datenbank dar. Graffitibeseitigung, Beschädigung von Einrichtung und Verunreinigungen nehmen einen hohen Anteil an den Kosten für die Schadensbehebung ein.

Gewaltereignisse 2009 (ZeRP-Datenbank)

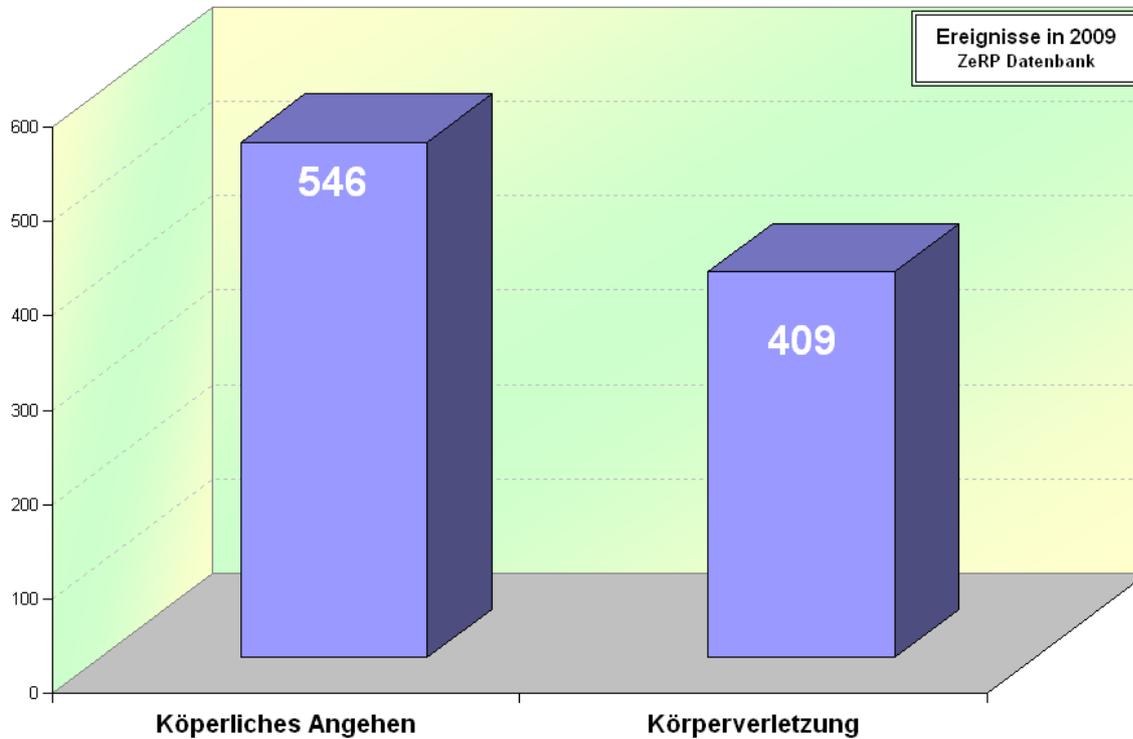


Abbildung 13: Körperverletzung und körperliches Angehen 2009

In 2009 wurden insgesamt 546 körperliches Angehen und 409 Körperverletzungen erfasst. Allerdings muss man davon ausgehen, dass die Dunkelziffer weitaus höher ist. So werden die bei der Polizei aufgenommenen Daten nicht ÖPV-spezifisch erfasst und sind daher auch hier nicht mit abgebildet. Hier ist eine Erweiterung bei der Erfassung der Anzeigen wünschenswert.

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

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

Ausblick 2010

Auswertung BIUS

Seit 2006 wird bei der Vestischen Straßenbahnen GmbH ein **Berufsbezogenes Interventions- und Sicherheitstraining (BIUS)** für Fahrpersonal in Bussen durchgeführt.

Inhaltlich gliedert sich das Training in sechs Themenschwerpunkte:

- Gewaltanalyse
- Selbstsicherheit
- Stressreduzierung
- Kommunikation
- Wahrnehmung / Einstellung
- Interventionspraxis

Die VRR AöR beteiligt sich im Rahmen der ZeRP-Kooperation an der Evaluation der Maßnahme. Ziel der Evaluation/Wirksamkeitsuntersuchung ist es, zum einen zu prüfen, wie die Schulungen von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern selbst empfunden und angenommen werden. Zum anderen dient die Untersuchung der Überprüfung und Wirksamkeit der Maßnahmen auf den unterschiedlichen Ebenen der beruflichen Praxis von Fahrerinnen und Fahrer.

Pilotprojekt PräViteS (Evaluation)

Nachdem das Projekt PräViteS auf der Messe vorgestellt wurde und großen Anklang fand, wird der VRR in Zusammenarbeit mit der Vestischen Straßenbahn AG ein Modellprojekt durchführen.

Die Vestischen Straßenbahn AG wird mit der technischen Abwicklung und Umsetzung betraut. Über das Kompetenzzentrum Sicherheit beim VRR wird die Evaluation sichergestellt.

Pilotprojekt Videoüberwachung an Stationen

In Zusammenarbeit mit DB Station & Service wird ein Modellprojekt zur Videoüberwachung an Bahnstationen durchgeführt. Hierzu werden zwei Stationen (Bf Essen Zollverein und Bf Dortmund-Mengede) mit Videotechnik ausgerüstet. Ein Betreiberkonzept soll die schnelle Reaktion auf Vandalismus und Graffiti-schmierereien garantieren. Nach der Auswertung der Erfolgskontrolle soll über die Wirksamkeit dieser Maßnahme entschieden werden.

Einführung einer Business Intelligence Lösung bei ZeRP

Im Verlaufe des Jahres wird eine Business Intelligence Lösung für die ZeRP-Datenbank eingeführt. Diese Lösung ermöglicht einen abgekoppelten Verlauf der Auswertung und Eingabe in die ZeRP-Datenbank. Die Business Intelligence Lösung ermöglicht ein schnelles und intuitives Auswerten der Daten ohne weitere Softwarekenntnisse. Standardreports und eine georeferenzierte Ansicht gehören ebenfalls zum Auftragsumfang. Erstmals können z. B. Graffiti-fotos zur zugehörigen Haltestelle/Linie in der georeferenzierten Ansicht dargestellt werden.

In 2010 wird diese Auswertemethode intensiv mit den Anwendern besprochen und geübt. Ziel ist es, für jeden Anwender die entsprechende Bildschirmpräsentation und die passenden Standard-Reports zu erstellen.

Zivilcourage im VRR

Zurzeit wird ein Grobkonzept mit externen Partnern für Zivilcourage erstellt. Die Partner kommen aus den Bereichen des Sports, der Wirtschaft sowie der Polizei und des ÖPNV. Geplant ist ein direkter Dialog mit couragierten Bürgern, sowie die aktive Unterstützung dieser Bürger durch die Projektpartner.

Eine endgültige Entscheidung hierzu wird im Sommer 2010 erfolgen.

Ansprechpartner:

Dirk Kühnert

Abteilung Information und Innovation

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Telefon: 02 09 / 15 84-148

E-Mail: kuehnert@vrr.de

