

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Berichterstattung zum Antrag der CDU-Fraktion zum Einsatz KI-gestützter Videoanalyse zur Verbesserung der Sicherheit und zum Schutz der kritischen Infrastruktur im öffentlichen Nahverkehr			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	S/XI/2026/0095	11.09.2026	7

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	01.10.2026	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	08.10.2026	☐

Kurzzusammenfassung:

Der vorliegende Text beantwortet den Antrag der CDU-Fraktion zum Einsatz KI-gestützter Videoanalyse im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Er gibt einen Überblick über laufende Pilotprojekte in Nordrhein-Westfalen sowie auf Bundesebene und stellt bisherige Erkenntnisse, Einsatzmöglichkeiten und Förderoptionen dar. Darüber hinaus werden die Einbindung entsprechender Systeme in Leitstellen und Fahrgastinformationssysteme, Anwendungen zum Schutz von Fahrzeugen und kritischer Infrastruktur sowie die datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen beleuchtet.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen diese Drucksache zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

- ☒ Keine
- ☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- ☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- ☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- ☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ____ % / Eigenmittel ____ %)

Personelle Auswirkungen:

- ☒ Keine
- ☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- ☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- ☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- ☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Antwort zum Antrag der CDU-Fraktion in der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR für die CDU-Gruppierung im Verwaltungsrat der VRR AöR zum Einsatz KI-gestützter Videoanalyse zur Verbesserung der Sicherheit und zum Schutz der kritischen Infrastruktur im öffentlichen Personennahverkehr vom 06.07.2026.

Entsprechend des o. g. CDU-Antrags werden nachfolgend die aktuellen Sachstände ausgewählter Pilotprojekte zum Einsatz Künstlicher Intelligenz in videotechnischen Systemen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dargestellt und die weiteren Punkte des Antrags beantwortet.

Das KCS steht in regelmäßigem Austausch mit den beteiligten Akteuren und wird über weitere Erkenntnisse sowie Entwicklungen fortlaufend berichten.

1. Stand und bisherige Erkenntnisse der Pilotprojekte

Nordrhein-Westfalen (vertiefte Betrachtung)

- DSW21, Hauptbahnhof Dortmund (Infrastruktur)
- Rheinbahn, U-Bahn-Station Heinrich-Heine-Allee, Düsseldorf (Infrastruktur / Fahrzeuge)

Bundesgebiet (Projektüberblick)

- Hamburger Hochbahn AG, U-Bahn-Stationen Barmbek und Baumwall (Infrastruktur)
- Bremer Straßenbahn AG (Fahrzeuge)
- Polizei Berlin, Projekt „Kottbusser Tor“, Berlin (Öffentlicher Raum)
- Deutsche Bahn AG und Bundespolizei, „Sicherheitsbahnhof Südkreuz“ Berlin (Infrastruktur)

Ziel der Ansätze ist insbesondere die frühzeitige Erkennung sicherheitsrelevanter Ereignisse und Anomalien sowie perspektivisch die Erweiterung der Technik zur Sicherung von Fahrzeugen, Anlagen und Abstellbereichen.

Die Projekte befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungs- bzw. Erprobungsphasen. Belastbare Aussagen zu Wirksamkeit, technischer Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit sind daher teilweise noch nicht abschließend möglich.

DSW21, Dortmund

Der Projektstart gemeinsam mit der Staige GmbH ist für September 2026 vorgesehen. Erkenntnisse zur Wirksamkeit, technischen Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie zu den datenschutzrechtlichen und sonstigen rechtlichen Rahmenbedingungen werden zum Ende des Pilotzeitraums Ende Dezember 2026 erwartet. Auf Grundlage der Ergebnisse soll entschieden werden, ob aus dem Pilotprojekt ein Regelangebot entwickelt werden kann.

Am 26.08.2026 wurde das Pilotprojekt in einem gemeinsamen Termin von DSW21 und dem Dienstleister Staige GmbH in Kooperation mit der Stadt Dortmund ausgewählten Pressevertretern und Projektinteressierten am Hauptbahnhof Dortmund vorgestellt. Im Wesentlichen umfasst es folgende Rahmenbedingungen:

Projektansatz / Ziel

- **Detektionsart:** Automatische Erkennung potenziell gewaltbezogener bzw. sicherheitsrelevanter Situationen mittels „semantischer“ KI-Videoüberwachung (z. B. Schlagbewegungen oder erkennbar aggressives Verhalten). Die KI erkennt – semantisch, d. h. wie ein Mensch, der sich die ganze Sequenz ansieht – den Kontext der Situation und schätzt das Eskalationspotenzial ein. Erst dann erfolgt eine Übertragung der Live-Bilder an die Leitstelle.
- **Ziel:** Unterstützung der frühzeitigen Erkennung von Gewaltsituationen im Stadtbahnbereich des Dortmunder Hauptbahnhofs und damit Verbesserung der

Reaktionsmöglichkeiten bei sicherheitsrelevanten Ereignissen

- **Reaktion:** Durch die KI erkannte potenziell relevante Situationen werden als Alarm gemeldet und können durch zuständige Mitarbeitende in der Leitstelle bewertet und entsprechend eingeordnet werden („Human in the Loop“)

Umsetzung

- **Projektzeitraum:** September 2026 bis Ende 2026 (technische Erprobung und Umsetzung)
- **Erprobungsort:** Dortmund Hbf (Verteilerebene im kommunalen Zuständigkeitsbereich)
- **Technik:** KI-gestützte Videoüberwachung mit etwa 10 Kameras
- **Technologiepartner:** Staige GmbH

Nächste Schritte

- **Umsetzung** und Erprobung der automatischen Gewalterkennung
- **Auswertung** der im Pilotbetrieb erzeugten Alarme und Bewertung der Erkennungsqualität
- **Prüfung** der Übertragbarkeit bzw. Weiterentwicklung des Einsatzes der KI-Videoüberwachung auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse
- **Pilotüberleitung: Vorbehaltlich** eines positiven Projektausgangs ist ein weiteres Ausrollen der KI-Technik im Bereich Betrieb und Infrastruktur angedacht

Herausforderungen

- **Erkennungsqualität:** Sicherstellung einer zuverlässigen Erkennung relevanter Gewaltsituationen bei gleichzeitig möglichst geringer Anzahl von Fehlalarmen
- **Detektionsansatz:** Das Verfahren zur Erkennung der Situation wird erstmals angewandt

Detaillierte Informationen unter: [KI-gestützte Videobeobachtung](#)

Rheinbahn, Düsseldorf

Gemeinsam mit der Galvorn GmbH hat die Rheinbahn im Juli 2026 die operative Umsetzungsphase des mehrstufigen Projektes zur KI-gestützten Anomalieerkennung in Düsseldorf begonnen. Im Bereich der Infrastruktur der U-Bahn-Station Heinrich-Heine-Allee werden KI-gestützte Videokameras eingesetzt, um sicherheitsrelevante Ereignisse und Gefahrensituationen frühzeitig zu erkennen (Phase 1). Durch fortlaufende Softwareupdates und Anpassun-

gen der Sensitivität konnte die Auslöserate seit Mitte August 2026 bereits verbessert werden. Valide Erkenntnisse zu Wirksamkeit, technischer Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit werden im Laufe des zweiten Halbjahres 2026 erwartet. Eine Ausweitung des Einsatzes ist mit zwei weiteren Projektphasen geplant.

Projektansatz / Ziel

- **Detektionsart:** KI-gestützte Erkennung von Abweichungen von üblichen Verhaltensweisen an Bahnhofsanlagen (z. B. körperliche Auseinandersetzungen am Bahnsteig, Personen im Gleis, ab Phase 2 mit direktem Fahrzeugbezug)
- **Technologiepartner:** Galvorn GmbH (in Verbindung mit der Just Add AI GmbH, Projekt BSAG)
- **Ziel:** Reduzierung der spezifischen Interventionszeit bei sicherheitsrelevanten Ereignissen
- **Reaktion:** Die durch KI detektierte Situation wird via Livebild in der Leitstelle automatisch eingeblendet und durch den zuständigen Disponenten bewertet („Human in the Loop“)

Umsetzung

- **Projektzeitraum:** mehrstufig im Zeitraum Juli 2026 bis Dezember 2027 (operative Phase)
- **Erprobungsort (Phase 1):** Testfeld an der U-Bahn-Station Heinrich-Heine-Allee in Düsseldorf
- **Technik:** 16 Kameras zur Anomalieerkennung auf Bahnsteigen und in Bahnhofsanlagen
- **Wirksamkeit:** Seit Juli 2026 wurden 650 Alarme ausgewertet, davon 10 mit realem Ereignisbezug, valide Erkenntnisse zu Wirksamkeit und Zuverlässigkeit in Q4 2026 erwartet

Nächste Schritte

- **Phase 2:** Anfang 2027; zusätzlich mit KI-Kameraüberwachung auf ausgewählten Linien und Fahrzeugen (U-Bahn und Bus) im Bedienungsgebiet
- **Phase 3:** Mitte 2027; Erweiterung von Phase 1 um Geräuscherkennung
- **Pilotüberleitung:** **Vorbehaltlich** eines positiven Projektausgangs ist ein weiteres Ausrollen der KI-Technik im Bereich Betrieb und Infrastruktur angedacht

Herausforderungen

- **Anlernen und Weiterentwickeln** der KI im Livemodus (Leitstelle) sowie durch situations- und ortsbezogene nachgestellte Szenarien.
- Bestimmung von **Sensitivitätsniveaus und Triggerschwellen** als Einschaltparameter für eine verlässliche KI-Alarmauslösung

Hamburger Hochbahn

Die Hamburger Hochbahn setzt seit 2025 an den U-Bahn-Haltestellen Barmbek und Baumwall KI-gestützte Videoüberwachung ein. Dazu wurde neue KI-fähige Kameratechnik verbaut. Erweitert werden soll der KI-Einsatz an den Haltestellen Landungsbrücken und Hauptbahnhof Süd. Die eingesetzte automatische Mustererkennung von sicherheitsrelevanten Ereignissen an einer Haltestelle führt im Bedarfsfall, z. B. beim Erkennen körperlicher Auseinandersetzungen, liegenden Personen oder Personen im Gleisbereich, zu einer Information an die Leitstelle, die die Situation bewertet und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen einleitet.

Im weiteren Verlauf des Projektes steht die Anpassung von Betriebsabläufen und das Anlernen der KI für einen zuverlässigen Einsatz im Fokus. Der perspektivische Einsatz der KI bei der Hamburger Hochbahn bleibt in Abhängigkeit der weiteren Erkenntnisse und Wirksamkeit im Pilotverlauf ergebnisoffen.

Bremer Straßenbahn

Seit April 2025 läuft der operative Probetrieb des in Zusammenarbeit mit der JUST ADD AI GmbH entwickelten KI-Tools zur Videodetektion von sicherheitsrelevanten Ereignissen in Straßenbahnfahrzeugen bei der BSAG. Das durch das Bundesministerium für Verkehr geförderte Projekt sieht vor, bis Ende 2026 ein Drittel der Fahrzeuge mit der KI-Technik auszustatten. Weitere Fahrzeuge sollen im Jahr 2027 umgerüstet werden. Die im Fahrzeug isoliert installierte und aktive KI-Technik detektiert die Situation in Echtzeit über das Kamerabild. Hierbei steht das Erkennen von gefährlichen Situationen, Gegenständen sowie von Waffen im Vordergrund. Im Auslösefall meldet das System das Ereignis via Livebild zur Bewertung und Einleitung erforderlicher Maßnahmen direkt in die Leitstelle.

Trainiert wird die Technik über nachgestellte Szenen direkt im Fahrzeug, sodass im Tagesbetrieb sicherheitsrelevante Ereignisse wie z. B. Handgreiflichkeiten oder aggressive Situationen verlässlich erkannt und gemeldet werden können.

Projekt „Kottbusser Tor“, Berlin

Im Rahmen eines Pilotprojektes testet die Berliner Polizei seit August 2026 den Einsatz eines KI-gestützten Videoüberwachungssystems am Kottbusser Tor. Die rund 30 installierten Kameras sind mit einer KI-Software ausgestattet, die auf spezielle Bewegungsmuster wie z. B. Schlagen oder Liegen im Videostream automatisch reagiert und das Ereignis zur Bewertung weitermeldet. Der Senat strebt mit der Maßnahme die Erhöhung der Sicherheit im Brennpunktbereich Kottbusser Tor an. Ein weiteres Testfeld ist an der Warschauer Straße geplant. Der Dortmunder IT-Dienstleister Adesso wird die KI-gestützte Videoüberwachung für die Berliner Polizei entwickeln. Im Rahmen des Projektes ist auch die Staige GmbH (Projekt mit DSW21) eingebunden.

Sicherheitsbahnhof Südkreuz, Berlin

Am Sicherheitsbahnhof Berlin Südkreuz haben die Deutsche Bahn AG und die Bundespolizei intelligente Videoanalysesysteme zur automatisierten Erkennung sicherheitsrelevanter Ereignisse erprobt. Untersucht wurden unter anderem die Erkennung von liegenden Personen, Menschenansammlungen, herrenlosen Gegenständen sowie unbefugten Zutritten zu definierten Bereichen. Die Erkenntnisse sollen in die Weiterentwicklung künftiger KI-gestützter Sicherheits- und Videosysteme an Bahnhöfen einfließen.

Alle aufgeführten Projekte eint die Herausforderungen zum erfolgreichen Anlernen der KI. Wichtig erscheint insbesondere der örtliche Kontext, sodass z. B. bedarfsweise nachgestellte Inszenierungen stets den Bezug zu der Örtlichkeit haben sollten, an der die KI den Bereich anschließend mit einer möglichst niedrigen Fehlerquote überwachen soll.

Nach Abschluss der laufenden Pilotprojekte wird zu bewerten sein, ob und unter welchen Voraussetzungen eine dauerhafte und schrittweise Ausweitung der Technik auf weitere Fahrzeuge, Betriebs- und Abstellanlagen sinnvoll ist.

Die KI-gestützten Pilotprojekte erregen öffentliche Aufmerksamkeit. Bei der öffentlichen bzw. medialen Berichterstattung über den Einsatz von KI-Videoüberwachung können kommunikative Herausforderungen entstehen. Der Einsatz der Technologie insbesondere unter Maßgabe der datenschutzrechtlichen Vorgaben ist transparent und sachgerecht zu vermitteln, sodass die Vorteile des Einsatzes der Technik herausgestellt und erkannt werden.

2. Fördermöglichkeiten

Für die Einführung KI-gestützter Videoanalysesysteme im ÖPNV und SPNV kommen grundsätzlich Fördermöglichkeiten über den VRR sowie über Programme des Landes Nordrhein-Westfalen, des Bundes und der Europäischen Union in Betracht.

Eine mögliche Förderoption stellt die pauschalierte Investitionsförderung des VRR nach § 12 ÖPNVG NRW dar, insbesondere soweit die Maßnahmen der Erhöhung der Sicherheit dienen. Darüber hinaus sollte im Einzelfall geprüft werden, ob eine Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW für Vorhaben von besonderem Landesinteresse oder nach § 14 ÖPNVG NRW für Maßnahmen zur Verbesserung von Qualität, Sicherheit und Service im öffentlichen Personennahverkehr in Betracht gezogen werden kann.

Weitere Fördermöglichkeiten für KI-gestützte Videotechnik im ÖPNV auf Landesebene erscheinen grundsätzlich denkbar, auch wenn bestehende Förderprogramme häufig nicht primär auf Sicherheitszwecke ausgerichtet sind. So sollte im Einzelfall geprüft werden, ob eine Förderung nach der Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement NRW (FöRi-MM) in Betracht kommt, insbesondere soweit die Videotechnik neben Sicherheitsaspekten der Erhebung und Verarbeitung mobilitätsbezogener Daten dient, etwa zur Fahrgastzählung, Auslastungsanalyse oder Erkennung von Überfüllungssituationen. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob Fördermöglichkeiten im Rahmen von Smart-City-, Digitalisierungs- oder Dateninfrastrukturprogrammen des Landes Nordrhein-Westfalen bestehen. Dabei ist zu beachten, dass Vorhaben beziehungsweise deren Bestandteile, die bereits nach den Fördertatbeständen der §§ 12 bis 14 ÖPNVG NRW förderfähig sind, auf mögliche Abgrenzungen zu anderen Förderprogrammen zu prüfen sind, um Förderüberschneidungen oder Doppelförderungen zu vermeiden.

Auf Bundesebene kommen insbesondere Förderprogramme zur Unterstützung digitaler Mobilitätslösungen, innovativer Verkehrskonzepte sowie datenbasierter Ansätze zur Betriebsoptimierung in Betracht. Hier sind die jeweiligen Förderaufrufe, insbesondere des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), fortlaufend zu beobachten. Eine potenzielle Förderquelle stellt die Innovationsinitiative mFUND des BMV dar. Der mFUND fördert datenbasierte digitale Innovationen für die Mobilität der Zukunft. KI-gestützte Videoanalysesysteme im ÖPNV können im Einzelfall förderfähig sein, insbesondere wenn sie neben Sicherheitsaspekten einen nachweisbaren Beitrag zur Verbesserung von Mobilitätsangeboten, Verkehrsabläufen, Kapazitätssteuerung, Fahrgastinformation oder betrieblicher Effizienz leisten.

Auf EU-Ebene kommen insbesondere Förderprogramme in Betracht, die Forschung und Innovation in den Bereichen intelligente Mobilität, digitale Technologien sowie datenbasierte Verkehrs- und Mobilitätssysteme unterstützen. Für KI-gestützte Videoanalysesysteme im ÖPNV kann insbesondere das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon Europe relevant sein, sofern das Vorhaben über die reine Beschaffung von Technik hinaus innovative Ansätze beispielsweise zur Fahrgaststromanalyse, Betriebsoptimierung, Kapazitätssteuerung oder zur Erhöhung der Sicherheit verfolgt.

Bei allen vorgenannten Förderoptionen ist die tatsächliche Förderfähigkeit des konkreten Vorhabens unter Berücksichtigung der jeweiligen Projektkonzeption sowie der einschlägigen Fördervoraussetzungen, Fristen und Programmbedingungen im Einzelfall zu prüfen.

Das Kompetenzzentrum Sicherheit (KCS) befasst sich fortlaufend mit den Einsatzmöglichkeiten von KI-gestützter Videotechnik und behandelt das Thema regelmäßig in eigenen Austausch- und Fachformaten, insbesondere im Landesarbeitskreis Sicherheit sowie im Arbeitskreis Sicherheit des ZV VRR. Darüber hinaus steht das KCS interessierten Unternehmen als Ansprechpartner für den fachlichen Austausch zur Verfügung und unterstützt bei der Entwicklung und Begleitung von KI-Projektvorhaben, einschließlich der Identifizierung und Prüfung geeigneter Fördermöglichkeiten.

3. Einbindung in Leitstellen und Fahrgastinformation

Die Pilotprojekte sehen eine Einbindung der KI-Technik in die Betriebs- und Steuerungsabläufe der Leitstellen vor. Dies ermöglicht zum einen die menschliche Validierung von KI-generierten Hinweisen, wodurch Fehlalarme reduziert und die Systeme durch kontinuierliches Lernen weiter optimiert werden können. Zum anderen wird eine situationsgerechte und zeitnahe Einleitung weiterer Maßnahmen ermöglicht, einschließlich der Alarmierung von Polizei und Rettungskräften.

Die Rheinbahn hat beispielsweise ein audiovisuelles Unterstützungssystem entwickelt, das im Leitstellenbetrieb erkannte Anomalien der KI durch deutlich wahrnehmbare optische und akustische Hinweise hervorhebt. Die Meldung einer festgestellten Abweichung ermöglicht eine schnellere Wahrnehmung und Priorisierung des Ereignisses durch die Mitarbeitenden der Leitstelle. Dadurch können Sachverhalte zügig bewertet und bei Bedarf erforderliche Folgemaßnahmen zeitnah eingeleitet werden.

Perspektivisch ist auch eine Anbindung an Fahrgastinformationssysteme sowie die Einrichtung automatischer Lautsprecherdurchsagen denkbar. Bei sicherheitsrelevanten Ereignissen

sollte jedoch beim derzeitigen Entwicklungsstand grundsätzlich eine Plausibilitätsprüfung durch zuständige Mitarbeitende erfolgen, bevor auf Grundlage einer KI-Erkennung eine öffentliche Ansage ausgelöst wird. Eine unmittelbare automatisierte Ansteuerung entsprechender Informationskanäle setzt ein sehr hohes Maß an Erkennungsgenauigkeit und Zuverlässigkeit der eingesetzten KI-Systeme voraus.

Für einen dauerhaften Regelbetrieb sind insbesondere die Erkennungsgenauigkeit, die Fehlalarmrate, die Integration in bestehende Betriebs- und Leitstellenprozesse sowie die eindeutige Zuordnung von Verantwortlichkeiten fortlaufend zu evaluieren und weiterzuentwickeln.

4. Schutz von Fahrzeugen, Betriebs- und Abstellanlagen

KI-gestützte Videoanalyse kann neben dem Schutz von Fahrgästen und der Infrastruktur auch zur frühzeitigen Erkennung von Graffiti, Vandalismus und sonstigen Sachbeschädigungen an Fahrzeugen und Anlagen eingesetzt werden.

Bei der Hamburger S-Bahn kommt bereits die KI-gestützte Videobeobachtung mittels der „Intelligenten Digitalen Assistenz“ (IDA) zum Einsatz. Das System wurde unter anderem von der DB-Tochtergesellschaft DB Systel GmbH mitentwickelt. Dabei werden die Gleisanlagen und die dort verkehrenden Züge durch KI-gestützte Videotechnik automatisiert überwacht. Werden nach einem Abgleich mit dem definierten Soll-Zustand Veränderungen an der Fahrzeugaußenhaut erkannt, beispielsweise durch Graffiti, erzeugt das System unmittelbar eine Meldung. Dadurch können erforderliche Maßnahmen, etwa die Einleitung eines Reinigungsprozesses, frühzeitig und effizient angestoßen werden.

Bei der von der DB Regio NRW betriebenen S-Bahn in Köln wurde dieser Ansatz adaptiert und umgesetzt. Gemeinsam mit betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeugherstellern wird darüber hinaus derzeit geprüft, ob und in welchem Umfang dieses Modell auch auf weitere Fahrzeugflotten und Betreiber in NRW übertragen werden kann.

Über die Erkennung von Graffiti und Vandalismus hinaus eröffnet KI-gestützte Videotechnik weitere Einsatzmöglichkeiten für den Schutz von Betriebsanlagen, Fahrzeugabstellungen und kritischer Infrastruktur des ÖPNV. Hierzu zählen insbesondere die automatisierte Erkennung von unbefugten Zutritten, Manipulationen an technischen Einrichtungen, ungewöhnlichen Personenbewegungen in sicherheitsrelevanten Bereichen oder sonstigen definierten Anomalien. Beispielsweise setzt die BVG derzeit KI-gestützte Videotechnik an Berliner U-Bahnhöfen ein, um automatisch Personen in nicht öffentlichen Gleis-, Tunnel- und Betriebsbereichen zu erkennen und die Sicherheitsleitstelle in Echtzeit zu alarmieren. Ziel ist es, die

Betriebssicherheit zu erhöhen, Gefahren im Gleisbereich frühzeitig zu erkennen sowie Vandalismus und unbefugte Zutritte zu verhindern.

Die Technologie kann dabei unterstützen, potenzielle Gefährdungen frühzeitig zu identifizieren und den zuständigen Mitarbeitenden zur weiteren Bewertung und Veranlassung geeigneter Maßnahmen zuzuleiten. Welche Detektionsarten und Einsatzszenarien technisch realisierbar sowie rechtlich und betrieblich zulässig sind, ist jeweils im konkreten Anwendungsfall zu prüfen.

5. Rechtliche Rahmenbedingungen und weitere Schritte

Die datenschutzrechtliche Zulässigkeit des Einsatzes von KI-gestützter Videotechnik ist stets anhand des konkreten Anwendungsfalls zu bewerten. Sofern bereits eine Videoüberwachung betrieben wird, sind die bestehenden datenschutzrechtlichen Unterlagen und Verfahren auf die zusätzlichen KI-gestützten Verarbeitungsprozesse hin zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Dies betrifft insbesondere das Datenschutzkonzept, das Verzeichnis der Verarbeitungstätigkeiten, die Datenschutzhinweise für Betroffene sowie die bislang zugrunde gelegte Rechtmäßigkeitsprüfung. Darüber hinaus sind die jeweiligen Beteiligungsrechte des Betriebs- bzw. Personalrats zu beachten.

Abhängig von Art und Umfang der eingesetzten KI-Funktionen können weitere rechtliche Anforderungen hinzukommen. Hierzu zählen insbesondere die Durchführung einer Datenschutz-Folgenabschätzung, die datenschutzkonforme Ausgestaltung einer Auftragsverarbeitung sowie die Einhaltung der Vorgaben der EU-KI-Verordnung. Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere mögliche Auswirkungen auf die Rechte und Freiheiten betroffener Personen, Anforderungen an die menschliche Aufsicht und Kontrolle der Systeme sowie die jeweiligen Pflichten von Betreibern und Anbietern.

Werden für den Betrieb der Systeme Cloud- oder Plattformlösungen eingesetzt, sind zudem die hiermit verbundenen datenschutzrechtlichen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich der Datenverarbeitung, Datensicherheit und Verantwortlichkeiten der beteiligten Stellen, gesondert zu prüfen.