

Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr des Landes Brandenburg



Dieser Beitrag bietet einen Überblick zu den Sicherheitsakteuren im ÖPNV, den Rahmendaten des ÖPNV im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als auch der Datenlage zur Sicherheitslage im ÖPNV. Daraus abgeleitet werden unterschiedliche Herausforderungen für Polizeien und Verkehrsunternehmen skizziert und letztendlich Handlungsempfehlungen für eine Erhöhung der Fahrgastsicherheit im ÖPNV abgegeben.

Nadine Lehnigk

Nummer 1 · Dezember 2010

Einleitung

Die Thematik „Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ war in Bezug auf die Alltagskriminalität bisher kein expliziter Erörterungsgegenstand innerhalb der polizeilichen Gremienarbeit. Als jedoch am 12. September 2009 durch den tödlichen Übergriff auf den Fahrgast Dominik Brunner am Münchener S-Bahnhof Solln die Gewaltkriminalität im ÖPNV deutschlandweit ihren Höhepunkt erreichte, wurde das Thema „Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr“ im Rahmen der Herbstsitzung der Konferenz der Innenminister und Innensenatoren von Bund und Länder im Dezember 2009 auf die Tagesordnung gesetzt.

Die generelle Attraktivität des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs hängt maßgeblich von dessen allgemeiner Sicherheit und Zuverlässigkeit ab. Aspekte der objektiven und subjektiven Sicherheit sind wichtige Kriterien im Wettbewerb der Städte und Regionen um Einwohner, Investitionen und Arbeitsplätze. Die Polizei muss daher verstärkt mit den betreffenden Verkehrsunternehmen auf allen relevanten Ebenen zusammenarbeiten, dabei zum Beispiel anlass- oder themenbezogen aufklären oder beraten, um die Maßnahmen der Unternehmen zur Sicherheitsvorsorge zu unterstützen.

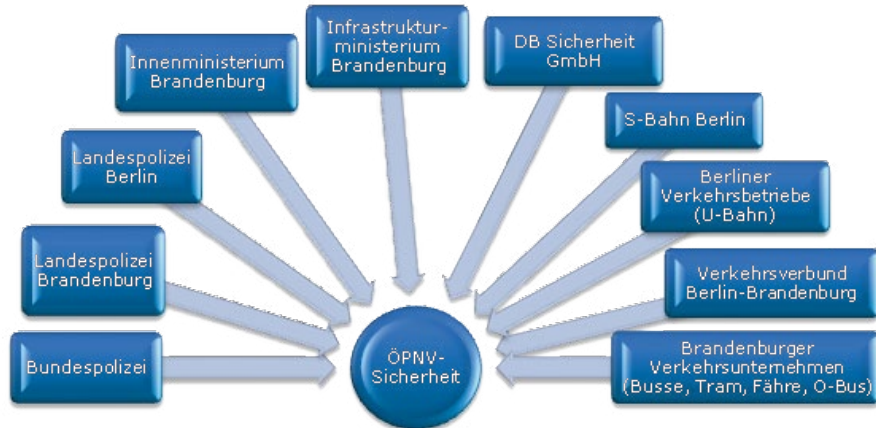
Für das Land Brandenburg ist die Erstellung eines polizeilichen Sicherheitskonzeptes für den öffentlichen Personennahverkehr vorgesehen. Für einen großen Teil der Brandenburger Verkehrsunternehmen ist allerdings davon auszugehen, dass gegenwärtig noch keine spezielle Bearbeitung des Themas „Sicherheit im ÖPNV“ stattfindet. Die Befassung mit dem Thema „Sicherheit“ erfolgt vielfach nur anlassbezogen und aus dem operativen Betriebsablauf heraus.

Es existieren keine einheitlichen Anforderungen an Sicherheitskonzepte von Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern und es existiert keine Gesamtübersicht zu Besitzern und Nutzern sowie zu Inhalten und Bewertungskriterien sicherheitsrelevanter Daten für den ÖPNV.

Das BIGS hat daher mit Hilfe einer Vorstudie zur „Sicherheit im ÖPNV“ in Brandenburg einen wesentlichen Baustein auf dem Weg zu einer ganzheitlichen Sicherheitskonzeption unter Einbindungen aller Beteiligten beigetragen. Das vorliegende Papier basiert auf den Erkenntnissen dieser Studie¹.

Status Quo „Sicherheit im ÖPNV“ des Landes Brandenburg

Diverse Beteiligte und Handelnde im Bereich ÖPNV-Sicherheit beschäftigen sich hauptverantwortlich mit dem Thema „Sicherheit im ÖPNV“. Bei den Ausgewählten handelt es sich um die nach erster Betrachtung wichtigsten „Player“. Die Auflistung in der folgenden Grafik ist allerdings nicht als endgültige und vollständige Aufzählung aller Akteure zu verstehen.



Quelle: eigene Darstellung.

Kooperationen

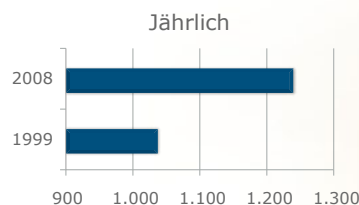
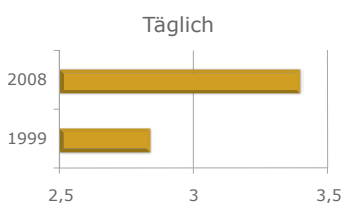
Es bestehen vielfältige Formen der Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsakteuren im ÖPNV. Besonders häufig erfolgen Kooperationen in Form von gemeinsamen **Ordnungspartnerschaften**. Diese bestehen vor allem zwischen den Bundes-/ Landespolizeien und den Verkehrsunternehmen. Ziel der Zusammenarbeit ist die Bündelung der Kräfte durch mehr Kommunikation, Koordination und Kooperation. Dabei ist zu beachten, dass die Kooperation der Beteiligten und die gemeinsame Koordination von Maßnahmen nicht zur Aushebelung von Zuständigkeitsregelungen

und zur Verwischung von Verantwortlichkeiten führt. In Ordnungspartnerschaften arbeitet jeder Beteiligte im Rahmen seiner Zuständigkeit, d. h. auch mit eigenen Kräften und Mitteln, am gemeinsamen Ziel: der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung. Themen dieser verbreiteten Kooperationsform sind Prävention, Sicherheitsgefahren, Verfolgung von Straftätern, Problemsituationen und Schadensregulierungen.

Weitere Kooperationsformen sind **Sicherheitsrunden** und Arbeitsgruppen, in denen sicherheitspolitische Themen des ÖPNV-Bereiches ausgetauscht werden.

Rahmendaten des ÖPNV im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Die **Anzahl der Fahrgastzahlen** im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) **stieg** in den Jahren 1999 bis 2008 **kontinuierlich an**. Das betrifft die **jährlichen** Fahrgastzahlen ebenso wie die **täglichen** Fahrgastzahlen. Verzeichnete der VBB im Jahr 1999 noch 1,038 Mrd. Fahrgäste jährlich und 2,84 Mio. Fahrgäste täglich, so stieg deren Anzahl bis zum Jahr 2008 auf 1,24 Mrd. Fahrgäste jährlich (+ 19,4 %) und 3,4 Mio. Fahrgäste täglich (+ 19,7 %) an.



Quelle: Eigene Darstellung, Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH 2009.

Betrachtet man die Entwicklung der Verbundfahrgastzahlen nach Verkehrsträgern, war im Zeitraum 2004 bis 2008 im **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** eine **kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen** zu verzeichnen (Regionalbahn + 28,3 %, S-Bahn + 22 %). Lediglich im übrigen ÖPNV (U-Bahn, Tram, Bus, Fähre, O-Bus) sanken die

Fahrgastzahlen um ca. 3 %.

Insgesamt betrachtet verzeichnet der übrige ÖPNV nach der Anzahl der Fahrgäste die **meisten Verbundfahrgäste**, gefolgt von der S-Bahn und der Regionalbahn.

Anzahl der Haltestellen nach Verkehrsmitteln im Jahr 2008

Nach der Statistik des Jahres 2008 gab es im Verbundgebiet des VBB die **meisten Haltestellen** für **Busse** (12.517), gefolgt von den Straßenbahnhaltestellen (627), den Regional- und Fernbahnhöfen (330), den U-Bahnhöfen (170), den S-Bahnhöfen (166) und den Fährhaltestellen (12). Vergleicht man die Länder Berlin und Brandenburg miteinander,

so ist festzustellen, dass die **Bushaltestellen in beiden Ländern die höchste Anzahl der Haltestellen** ausmachen. Das einzige Merkmal, bei dem Brandenburg im Ranking vor Berlin liegt, ist die Anzahl der Regional- und Fernbahnhöfe (309 Bahnhöfe im Jahr 2008). In allen anderen Fällen liegt Berlin in der Zahl der Haltestellen bei den Verkehrsmitteln S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Fähren deutlich vor Brandenburg. In Brandenburg gibt es allerdings keinen U-Bahnhof.

Datenlage zur Sicherheitslage ÖPNV

Sicherheitsrelevante Datenbasis der Bundespolizei

Nach den geltenden bundeseinheitlichen Richtlinien dient die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) der Beobachtung der Kriminalität insgesamt und einzelner Deliktarten, des Umfangs und der Zusammensetzung des Tatverdächtigenkreises sowie der Veränderung von Kriminalitätsquotienten. Ebenso dient sie der Erlangung von Erkenntnissen für die vorbeugende und verfolgende Verbrechensbekämpfung, der organisatorischen Planung und Entscheidung sowie der kriminologisch-soziologischen Forschungen und kriminalpolitischen Maßnahmen. In der allgemeinen PKS werden nur die der Polizei tatsächlich bekannt gewordenen Verbrechens- und Vergehensfälle, einschließlich der mit Strafe bedrohten Versuche, registriert. Nicht enthalten sind Verkehrs- und Staatsschutzdelikte².

Das Bundeskriminalamt (BKA) führt bundeseinheitlich seit dem 01.01.1971 eine Ausgangsstatistik zu Delikten im Zusammenhang mit dem ÖPNV. So werden die bekannt gewordenen Straftaten erst nach Abschluss der Ermittlungen und bei Aktenabgabe an die Staatsanwaltschaft oder das Gericht erfasst. Die Landeskriminalämter sammeln die statistischen Daten, bereiten diese auf und liefern sie als Einzeldatensätze gemäß der gültigen technischen Schnittstellenbeschreibung an das Bundeskriminalamt. Dort werden die Daten zur Polizeilichen Kriminalstatistik für die Bundesrepublik Deutschland zusammengefasst³.

Die Bundespolizei arbeitet zudem mit einer internen Eingangs-Statistik, die sich an Tatorten und Tatzeiten orientiert. Dadurch sind akute Brennpunkte früh und schnell für die Einsatzkräfte erkennbar. Tendenziell stimmen die Daten der eigenen Eingangs-Statistik der Bundespolizei mit den Daten der Bundes-PKS überein.

Seit dem 01.01.2008 erfolgt ein automatisierter Informationsaustausch zwischen den Bundesländern und dem BKA für die Erstellung der PKS. Dazu wurden bundeseinheitliche Regelungen getroffen. Dieser automatisierte Datenaustausch umfasst keine Informationen z.B. zu Tatörtlichkeiten, angegriffenen Gegenständen bzw. Objekten, Tatmitteln etc. Dadurch liegen nur eingeschränkte Informationen zu Straftaten in den Bundesländern vor, welche nicht durch die jeweiligen Landesdienststellen der Polizei abschließend bearbeitet wurden. Das betrifft für das Land Brandenburg insbesondere alle Straftaten, welche in den Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei fallen (so z.B. Straftaten, die in Zügen, auf Bahnhöfen und Bahnanlagen verübt werden sowie gefährliche Eingriffe in den Bahnverkehr)⁴.

Straftaten des gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr werden erst seit dem Jahr 2008 ausgewiesen. Eine vergleichende Betrachtung der Kriminalitätsentwicklung zu den betroffenen Verkehrsträgern ist daher nicht sinnvoll. Die zur Verfügung stehende Datenbasis lässt keine Unterscheidung nach Nah- und Fernverkehr zu und Tatörtlichkeiten wie z.B. „Haltestellen“, „Bahnbauten“, „Bahnanlagen“ können sowohl für Bus-, Bahn- oder Straßenbahn zu treffen.⁵

Fallzahlen Berlin-Brandenburg – Ein Vergleich

Der **Schwerpunkt aller Straftaten** im ÖPNV wird **im Großraum Berlin** ausgeübt. Dort ereignen sich rund **90 % - 95 %** aller Straftaten. Ausschlaggebend dafür ist der Großraum Berlin als Ballungsraum. 97 % aller Straftaten mit Körperverletzung werden dort gezählt. Meist geschehen diese Straftaten am Wochenende, oft unter Alkoholeinfluss und nach Diskothekenbesuchen. Im Großraum Berlin werden dazu noch $\frac{2}{3}$ aller Diebstähle begangen und $\frac{3}{4}$ aller Sachbeschädigungen.

Im Gegensatz dazu gibt es **in Brandenburg keine gravierenden Brennpunkte**, bei denen sich die Straftaten im ÖPNV überdimensional häufen. Nach der Anzahl der Straftaten im ÖPNV führt die kreisfreie Stadt Cottbus vor Brandenburg an der Havel und Potsdam. Insgesamt betrachtet spielt im Land Brandenburg die Gewalt im ÖPNV keine wesentliche Rolle. Auch die Anzahl der Straftaten mit Körperverletzungen hält sich in geringen Mengen (3 %). Zusammenfassend gab es nach Aussage der Befragten der Bundespolizei in den letzten Jahren **in Berlin und Brandenburg keinen Todesfall** im Zusammenhang mit dem ÖPNV, dagegen **aber eine zunehmende Anzahl** und eine **steigende**

Intensität von schweren Körperverletzungen. Es ist eine zunehmende Gewaltbereitschaft in der Bevölkerung zu verzeichnen, die sich auch in zunehmendem Widerstand gegen Polizeibeamte ausdrückt.

Täterbild der Bundespolizei

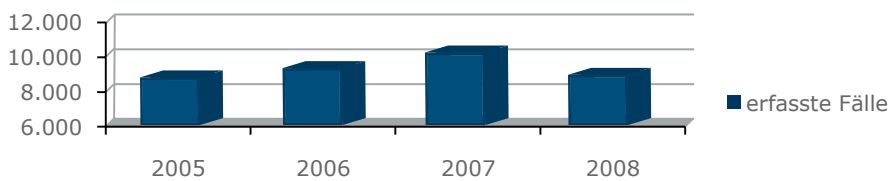
Bei den Delikten im Bahnbereich fallen nur **Einzel Täter**

als Straftäter ins Auge. Der **typische Straftäter von Körperverletzungen** hat ein **Durchschnittsalter von ca. 30 Jahren**, der von Graffiti-Schmierereien ein Durchschnittsalter von 24 Jahren. Der **Ausländeranteil** unter den Tatverdächtigen ist dabei nur **gering**. Der **weibliche Anteil** unter den Straftätern **steigt**, ist aber verschwindend gering.

Sicherheitsrelevante Datenbasis der Polizei des Landes Brandenburg

Darstellung der Fallzahlen des Landes Brandenburg

Im Zeitraum **2005 bis 2007** war ein **leichter Anstieg der Straftaten** im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs zu verzeichnen. **Im Jahr 2008** waren dagegen die **Fallzahlen leicht rückläufig**, es wurden 8.750 Straftaten registriert. Das sind im Vergleich zum Jahr 2007 1.285 Straftaten weniger.



Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

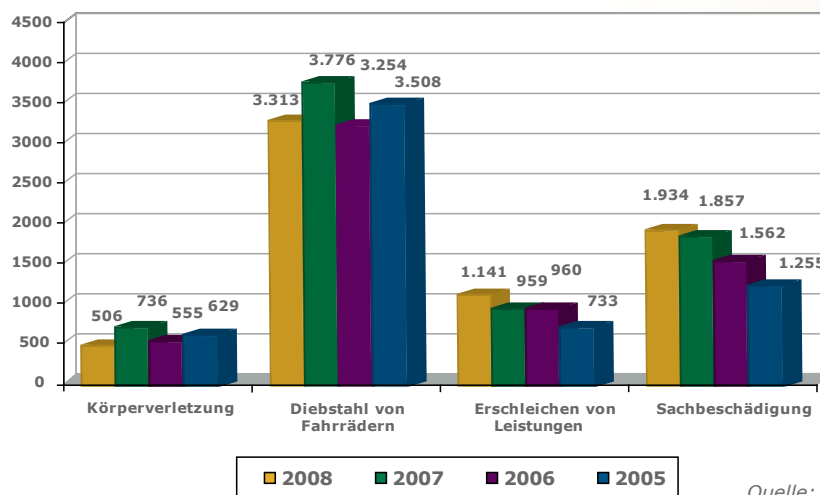
Darstellung der Entwicklung ausgewählter Delikte

In den Jahren 2005 bis 2008 hatten den **höchsten Anteil an den Straftaten** im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs in Brandenburg die **Diebstähle von Fahrrädern** (einschließlich des unbefugten Gebrauchs), gefolgt von **Sachbeschädigungen, Erschleichen von Leistungen und Körperverletzungen**. Objektiv betrachtet, ist die Wahrscheinlichkeit nach wie vor gering, in Brandenburg Opfer einer Straftat in einem öffentlichen Verkehrsmittel zu werden. In Berlin dagegen verzeichneten die Körperverletzungen den höchsten Anteil an den Straftaten im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs.

Rang	Brandenburg	Berlin
1	Fahrraddiebstahl	Körperverletzung
2	Sachbeschädigungen	Fahrraddiebstahl
3	Erschleichen von Leistungen	Sachbeschädigungen
4	Körperverletzung	Erschleichen von Leistungen

Quelle: Eigene Darstellung.

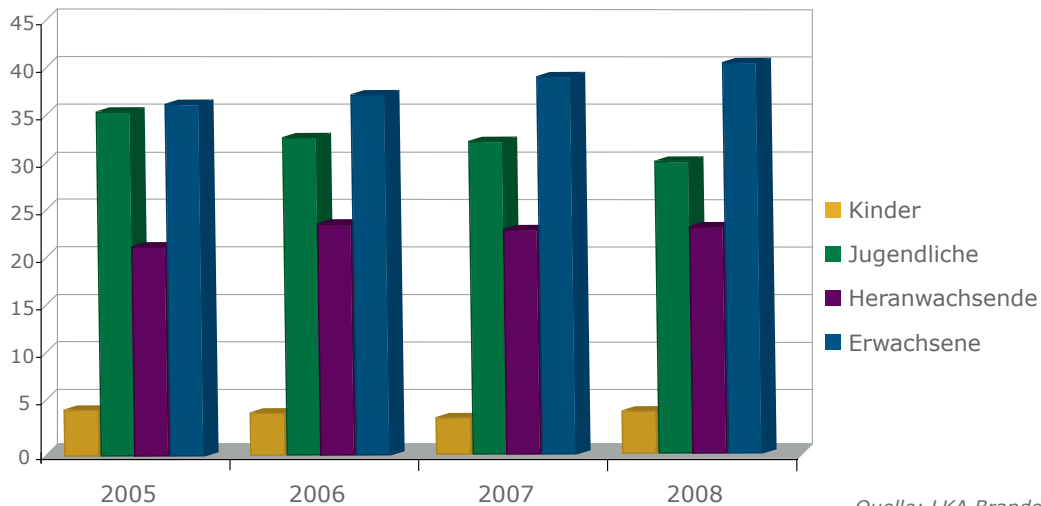
In der folgenden Grafik ist zu erkennen, dass die **Zahl der Körperverletzungen** in den letzten Jahren Schwankungen unterlag, aber dennoch **tendenziell rückläufig** ist und im Jahr 2008 einen Tiefstand von 506 Straftaten erreichte.



Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Tatverdächtige nach Lebensaltersgruppen

Betrachtet man die Verteilung der Tatverdächtigen nach ihrer Altersstruktur, so ist festzuhalten, dass im Zeitraum 2005 bis 2008 der **Hauptanteil der Straftaten** im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs in Brandenburg **durch Jugendliche, Heranwachsende und Erwachsene bis 30 Jahre** begangen wurde.

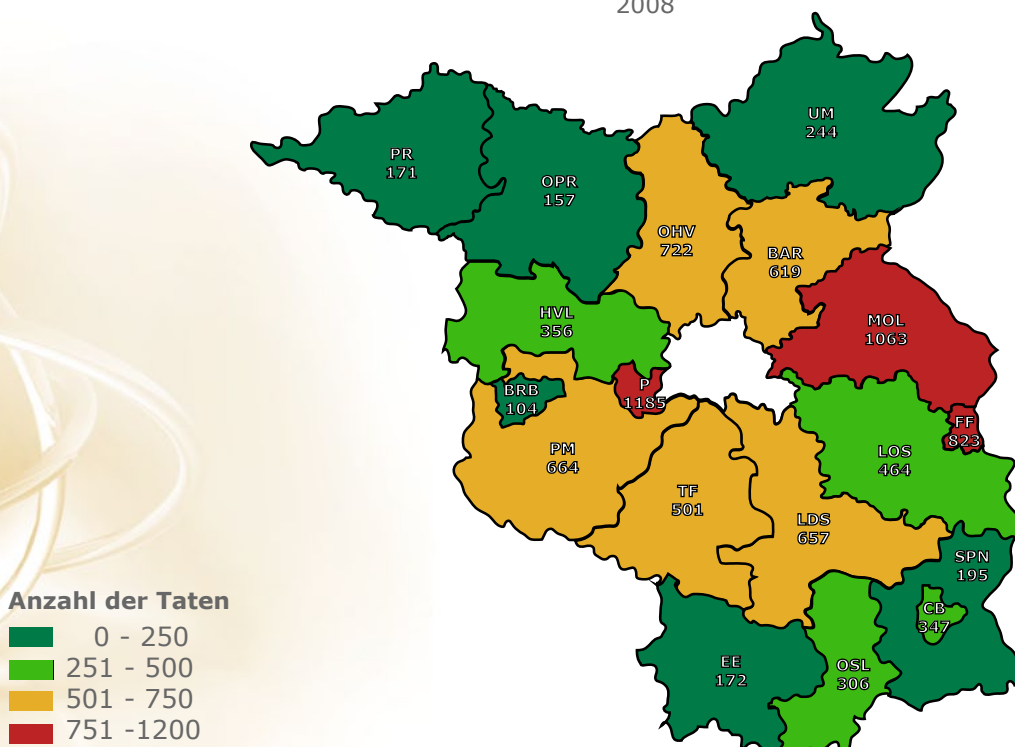


Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Regionale Verteilung der Straftaten

Die **regionale Verteilung der Straftaten** im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs zeigt sich entsprechend den verkehrstechnischen Gegebenheiten **im Berliner Umland** und den **kreisfreien Städten**. **Regionale Schwerpunkte der Kriminalität** bildeten im Jahr 2008 die kreisfreien Städte **Potsdam** und **Frankfurt/Oder** sowie der Landkreis Märkisch-Oderland.

Regionale Verteilung der Straftaten im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs nach Kreisen und Kreisfreien Städten - 2008



Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Herausforderungen der Verkehrsunternehmen

Momentan gibt es **40 Verkehrsunternehmen** (privat und öffentlich) im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Alle Unternehmen führen **Ereignisdatenbanken** zu sicherheitsrelevanten Vorfällen in den Fahrzeugen. Die Ergebnisse dieser **internen Statistiken** bleiben aber in den Unternehmen und sind **nicht öffentlich zugänglich**. Darüber hinaus werden diese Ergebnisse nicht mit den Polizeien korrespondiert. Die Schlussfolgerung aus dieser Situation ist das **Fehlen eines Gesamtlagebildes** zur aktuellen Sicherheitslage im ÖPNV des Landes Brandenburg.

Ein weiteres Problem stellt das **Fehlen von unternehmensinternen Sicherheitsbeauftragten** in den Brandenburger Verkehrsbetrieben dar⁶. Dadurch fehlen bedarfsgerechte Sicherheitskonzepte, die in allen Verkehrsbetrieben identisch umgesetzt werden. Im SPNV dagegen sind Sicherheitsbeauftragte per Verkehrsvertrag vorgeschrieben. Heterogen sind ferner folgende Punkte:

- Definition des Begriffes „Sicherheit“,
- Sicherheitskonzepte in den Verkehrsbetrieben,
- Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen,
- Meldekettens/Informationswege bei sicherheitskritischen Ereignissen.

Bisher werden sicherheitsrelevante Vorfälle bzw. Maßnahmen unzureichend mit den Polizeien abgestimmt.

Die Verkehrsunternehmen besitzen **kaum eigenes Sicherheitspersonal**, so dass Personal von externen Sicherheitsdienstleistern „eingekauft“ wird. Dieses wird allerdings nur zum Zwecke von Fahrausweiskontrollen eingesetzt – nicht als „Sicherheitspersonal“. Insgesamt besteht **keine Gesamtübersicht zu Anzahl und Einsatz von Sicherheitspersonal und -kräften** in den Verkehrsunternehmen als auch der Sicherheitsdienstleister. Die **Qualität des Sicherheitspersonals** wird dabei noch zunehmend als **mangelhaft** kritisiert. Außerdem fand in den letzten Jahren ein Abbau von Zugabfertigungspersonal auf Bahnsteigen statt und der in den Verkehrsverträgen vorgeschriebene Einsatz von Begleitpersonal in den Zügen sei bisher noch nicht vollständig umgesetzt.

Herausforderungen der Polizei

Der **Tatort „ÖPNV“** wird in der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) des Landes Brandenburg und des Bundes **nicht als eigenständiges Erfassungsmerkmal** durch die Polizei geführt. **Straftaten im Bereich des ÖPNV** können daher **nicht explizit ausgewertet werden**. Für eine Lagedarstellung wäre es deshalb erforderlich, die im Zusammenhang mit dem Personennah- und Fernverkehr stehenden Tatorte in die Recherchen einzubeziehen und weiter aufzuschlüsseln. Dies ist erforderlich, um genauer aufzeigen zu können, ob zum Beispiel Straftaten innerhalb eines Zuges oder auf dem Bahnsteig verübt wurden. Nur mit diesem Wissen ließen sich dann auch geeignete Präventionsmaßnahmen ergreifen.

Die Aussagekraft der PKS wird besonders dadurch eingeschränkt, dass der Polizei ein Teil der begangenen Straftaten nicht bekannt wird. Der Umfang dieses Dunkelfeldes dürfte von der Art des Deliktes abhängen und sich unter dem Einfluss variabler Faktoren auch im Zeitablauf ändern. Es kann daher nicht von einer feststehenden Relation zwischen begangenen und statistisch erfassten Straftaten ausgegangen werden. Durch Rechtsänderungen kann die Vergleichbarkeit der PKS in bestimmten Deliktbereichen erheblich beeinträchtigt werden. Die **PKS** bietet also **kein getreues Spiegelbild der Verbrechenswirklichkeit**, sondern eine je nach Deliktart mehr oder weniger starke Annäherung an die Realität. Dennoch ist sie für Legislative, Exekutive und Wissenschaft ein unentbehrliches Hilfsmittel, um Erkenntnisse über die Häufigkeit der erfassten Straftaten sowie über

Formen und Entwicklungstendenzen der Kriminalität für die umschriebene Zielsetzung zu gewinnen.

Die **Daten der einzelnen Bundesländer** aus der PKS zu Straftaten im ÖPNV sind **nicht einheitlich** und können **nicht miteinander verglichen** werden. Vorrangige Gründe dafür sind die unterschiedlichen Erfassungsregelungen in den einzelnen Bundesländern und der unterschiedliche Stand der Technik bzw. der Datenerfassungssysteme in den Polizeien der Länder und des Bundes.

Zudem bestehen zwischen der Polizei des Landes Brandenburg und der S-Bahn Berlin kaum sowie zur BVG gar keine Kontakte in Bezug auf Sicherheitsthemen. Da die S-Bahnbereiche in Brandenburg regionale Schwerpunkte bilden, sollte eine entsprechende Zusammenarbeit erfolgen.

Eine Erhöhung der Fahrgastsicherheit im ÖPNV des Landes Brandenburg kann nur durch eine kontinuierliche und systematische Einbeziehung aller Beteiligten des Sicherheitsbereiches im ÖPNV, insbesondere der Vielzahl kommunaler Verkehrsunternehmen gewährleistet werden. Dafür müssen Polizeien, Verkehrsbetriebe, kommunale Institutionen sowie weitere Verantwortungsträger enger miteinander zusammenarbeiten und gemeinsam folgende Richtpunkte zeitnah umgesetzt werden:

1. Die Erstellung eines ganzheitlichen Sicherheitslagebildes ÖPNV. Als Grundvoraussetzung für einen effektiven Mittel- und Maßnahmeneinsatz sollte es die bei den einzelnen Sicherheitsakteuren bereits vorhandenen Daten zur Sicherheitslage integrieren sowie Aspekte der objektiven ÖPNV-Sicherheitslage als auch der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste des ÖPNV abbilden.
2. Eine periodische Berichterstattung zur Sicherheit im ÖPNV und dessen regelmäßiges Monitoring. Ziel ist dabei die länder- und polizeiübergreifende Harmonisierung von Daten und Indikatoren, die Strukturentwicklung für eine vereinheitlichte Erfassung, die Ermittlung von Ergänzungsbedarf in den Datenstrukturen und die regelmäßige Auswertung der subjektiven und objektiven Sicherheitsindikatoren. Ist die Voraussetzung für die Erstellung eines Sicherheitslagebildes ÖPNV.
3. Die Einrichtung eines ganzheitlichen Netzwerkes „Sicherheit im ÖPNV“, um bestehende Kräfte zu bündeln und eine bessere und gezieltere als auch übergreifende Koordination und Abstimmung zwischen den Sicherheitsakteuren zu schaffen.
4. Die Installierung von unternehmensinternen Sicherheitsbeauftragten bei den Verkehrsunternehmen. Diese können als Ansprechpartner für Fragen der Fahrgastsicherheit, zur Bündelung und Koordinierung von sicherheitsrelevanten Informationen aus den Lagebildern der Unternehmen und des Verbundes, als auch zur Unterstützung bei der

Konzipierung eines um das Thema „Sicherheit“ erweiterten Anforderungs- und Qualifizierungsprofils für Fahrgastbetreuer und Servicemitarbeiter dienen.

5. Die Erstellung von bedarfsgerechten Sicherheitskonzepten in den kleineren Brandenburger Verkehrsbetrieben. Durch geeignete Präventionsmaßnahmen könnten sicherheitskritische Vorfälle reduziert und die Fahrgastsicherheit erhöht werden.
6. Eine Ausweitung der Videoüberwachung in den Fahrzeugen und systematische Auswertung der Aufzeichnungen. Eine bessere Überwachung und Kontrollmöglichkeit von Videoaufzeichnungen würde zu einer höheren Aufklärungsquote bei der Verfolgung der Straftäter führen und im Resultat andere potenzielle Straftäter von weiteren Straftaten möglicherweise abbringen. Damit würde ebenso eine Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste erreicht werden.
7. Differenzierte Vorgaben für Sicherheitsanforderungen in Ausschreibungen und Verkehrsverträgen, könnten die Kundenzufriedenheit (durch besseren Komfort und Service in den Fahrzeugen) als auch die Sicherheit in den Fahrzeugen erhöhen (bspw. durch Festlegung der Anzahl von Begleitpersonen, Einbau von moderner Sicherheitstechnik).
8. Einheitliche Meldekettens und Informationswege zwischen Polizeien, Verkehrsunternehmen und anderen relevanten Akteuren bei Auftreten von sicherheitsbezogenen Ereignissen. Mit einem Austausch von Informationen zu Sicherheitsvorfällen könnten Präventionsmaßnahmen gezielter getätigt (Abstimmung von Einsatzplänen der Sicherheitskräfte) als auch eine schnellere Aufklärung von Straftaten erreicht werden.
9. Erhöhung der Personalpräsenz im System des ÖPNV. Dies gilt für die Anzahl von Personal in Bussen und Bahnen als auch für die Anzahl der Polizeistreifen.

Fußnoten

1. Siehe Wagner/Lehnigk 2010: Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr des Landes Brandenburg. BIGS, Potsdam.
2. Vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik des Landes Brandenburg, 2008, S. 1.
3. Vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik des Landes Brandenburg 2008, S. 1.
4. Siehe BPolG § 3 Abs. 1.
5. Vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik des Landes Brandenburg 2008, S. 1.
6. Gilt nur für den übrigen ÖPNV.

Literatur

- Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009).
- Landeskriminalamt Brandenburg (2009): Kriminalitätslagebild für den Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs für die Jahre 2005 bis 1. Halbjahr 2009.
- Polizeiliche Kriminalstatistik des Landes Brandenburg, 2008.



IMPRESSUM

Die Brandenburgische Institut für Gesellschaft und Sicherheit (BIGS) gGmbH ist ein unabhängiges, überparteiliches und nicht-gewinnorientiertes wissenschaftliches Institut, das zu gesellschaftswissenschaftlichen Fragen ziviler Sicherheit forscht. Das BIGS publiziert seine Forschungsergebnisse und vermittelt diese in Veranstaltungen an eine interessierte Öffentlichkeit. Es entstand im Frühjahr 2010 in Potsdam unter der Beteiligung der Universität Potsdam und ihrer UP Transfer GmbH sowie der Unternehmen EADS, IABG und Rolls-Royce. Es wird vom Land Brandenburg gefördert. Alle Aussagen und Meinungsäußerungen in diesem Papier liegen in der alleinigen Verantwortung des Autors bzw. der Autoren.

Verfasser der Studie:
Nadine Lehnigk

Titel der Studie:
Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr des Landes Brandenburg

Herausgeber:
Brandenburgisches Institut für Gesellschaft und Sicherheit gGmbH
ISSN: 2191-6756

Weitere Informationen über die Veröffentlichungen des BIGS befinden sich auf der Webseite des Instituts:

www.bigs-potsdam.org

Copyright 2010 © Brandenburgisches Institut für Gesellschaft und Sicherheit gGmbH. Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion, Speicherung oder Übertragung (online oder offline) des Inhalts der vorliegenden Publikation ist nur im Rahmen des privaten Gebrauchs gestattet. Kontaktieren Sie uns bitte, bevor Sie die Inhalte darüber hinaus verwenden.



Geschäftsführender Direktor: Dr. Tim H. Stuchtey
Rudolf-Breitscheid-Straße 178 · 14482 Potsdam

Tel.: +49-331-704406-0 · Fax: +49-331-704406-19 · info@bigs-potsdam.org · www.bigs-potsdam.org