

Studie

Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr
des Landes Brandenburg

BIGS

BRANDENBURGISCHES INSTITUT
für GESELLSCHAFT und SICHERHEIT

Dieter Wagner · Nadine Lehnigk

· Vorstudie ·



Bild: VIP Verkehrsbetrieb Potsdam

Brandenburgisches Institut für Gesellschaft und Sicherheit gmbH
Für das Ministerium des Innern des Landes Brandenburg
in Zusammenarbeit mit dem IFK e. V. an der Universität Potsdam

November 2010



Das 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. Das BIGS 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:

Prof. Dr. Dieter Wagner
Dipl.-Verw. Wiss. Nadine Lehnigk

Titel der Studie:

Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr des Landes Brandenburg
- Vorstudie -

Herausgeber: Brandenburgisches Institut für Gesellschaft und Sicherheit gGmbH
BIGS Studie, November 2010

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.

BIGS

BRANDENBURGISCHES INSTITUT
für GESELLSCHAFT und SICHERHEIT

Brandenburgisches Institut für
Gesellschaft und Sicherheit gGmbH

Geschäftsführender Direktor:

Dr. Tim H. Stuchtey

Rudolf-Breitscheid-Str. 178
14482 Potsdam

Telefon: +49-331-704406-0

Telefax: +49-331-704406-19

E-Mail: info@bigs-potsdam.org

www.bigs-potsdam.org

Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr des Landes Brandenburg

Dieter Wagner
Nadine Lehnigk

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	I
Tabellenverzeichnis	III
Abbildungsverzeichnis	IV
1 Ausgangssituation, Zielsetzung und Vorgehensweise	1
1.1 Situative und begriffliche Vorbemerkungen	1
1.2 Zielsetzung	1
1.3 Vorgehensweise	2
2 Methodik	4
3 Einflussfaktoren für „Gewalt“ und „Sicherheit“ im ÖPNV	7
3.1 Theorien der Gewalt	7
3.1.1 Psychologische Erklärungsansätze	7
3.1.2 Soziologische Erklärungsansätze	8
3.2 Ursachen der Entstehung von Gewalt	8
3.3 Opferperspektive	11
3.4 Sicherheitsempfinden	11
3.5 Einflussfaktoren und deren Beeinflussbarkeit	13
4 Beteiligte und Handelnde im Bereich ÖPNV-Sicherheit	14
4.1 Identifizierung der Beteiligten und Handelnden	14
4.2 Aufgaben und Rollenverständnis der Handelnden	14
4.3 Darstellung und erste Bewertung der Kommunikationsabläufe zwischen den Beteiligten	17
5 Darstellung der Rahmendaten für den ÖPNV im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	21
5.1 Entwicklungen des Verkehrsaufkommens	21
5.1.1 Entwicklung der Verbundfahrgastzahlen in Mio.	21
5.1.2 Entwicklung der Verbundfahrgastzahlen in Mio. nach Verkehrsträgern	22
5.1.3 Entwicklung der Zugkilometer Regionalverkehr (in Mio. km)	23
5.1.4 Entwicklung der Zugkilometer S-Bahn (in Mio. km)	23
5.1.5 Nutzwagenkilometer übriger ÖPNV (in Mio. km)	24
5.2 Weitere Rahmendaten	24
5.2.1 Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen	24
5.2.2 Anzahl der Betreiber von ÖPNV	26
5.2.3 Anzahl der VBB-Linien in 2008	26
5.2.4 Standorte wichtiger Leitstellen und Knotenpunkte	27
6 Darstellung und Bewertung der vorhandenen Datenlage zur Sicherheitslage ÖPNV	28
6.1 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der Bundespolizei	28
6.2 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der Polizei des Landes Brandenburg	31
6.3 Maßnahmenpaket der Innenministerkonferenz für mehr Sicherheit im ÖPNV – Beteiligung des Ministeriums des Innern des Landes Brandenburg	34
6.4 Maßnahmen zur Sicherheit im ÖPNV in Verantwortung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg	35
6.5 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der DB Sicherheit GmbH	35
6.6 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der S-Bahn Berlin GmbH	35
6.7 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der BVG	36
6.8 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der VBB GmbH	37
6.9 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der kommunalen Verkehrsunternehmen	37
6.10 Aussagewert bzw. Bewertung	38

7	Bestehende Projekte und Vorhaben im Bereich ÖPNV-Sicherheit	39
7.1	Darstellung bestehender Projekte und Vorhaben im Bereich ÖPNV-Sicherheit	39
7.1.1	Sicherheitsbezogene Vorhaben des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg	39
7.1.2	Sicherheitsbezogene Projekte der DB Sicherheit GmbH	40
7.1.3	Sicherheitsbezogene Projekte der S-Bahn Berlin GmbH	40
7.1.4	Sicherheitsbezogene Projekte der BVG	40
7.1.5	Sicherheitsbezogene Projekte der VBB GmbH	40
7.1.6	Sicherheitsbezogene Projekte der kommunalen Verkehrsunternehmen	41
7.2	Feststellung von Anknüpfungspunkten und denkbaren Synergien	41
8	Darstellung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen	42
8.1	Darstellung bisheriger Maßnahmen	42
8.1.1	Maßnahmen der Bundespolizei	42
8.1.2	Maßnahmen der Polizei des Landes Brandenburg	43
8.1.3	Maßnahmen der DB Sicherheit GmbH	43
8.1.4	Maßnahmen der S-Bahn Berlin GmbH	44
8.1.5	Maßnahmen der BVG	45
8.1.6	Maßnahmen der kommunalen Verkehrsunternehmen	46
8.2	Bewertung der Wirksamkeit bereits getroffener Maßnahmen durch die Befragten	46
9	Weiterer Forschungsbedarf	49
9.1	Bisherige Ergebnisse der Untersuchung als Ausgangspunkt für weitergehende Überlegungen	49
9.2	Fernziel weiterer Untersuchungen	49
9.2.1	Erstellung eines ganzheitlichen Sicherheitslagebildes ÖPNV	49
9.2.2	Erarbeitung eines Konzeptes für eine periodische Berichterstattung als Grundlage für ein Sicherheitslagebild ÖPNV	49
9.2.3	Weitere Aufbereitung/Dokumentation und Analyse der vorhandenen Datenerfassung zur Sicherheit im ÖPNV bei allen Beteiligten	50
9.2.4	Untersuchung der festgestellten erfassungstechnischen Restriktionen und Grenzen der Datenbeschaffung	50
9.3	Forschungsansätze	50
9.3.1	Benchmarking	50
9.3.2	Analyse der Entscheidungsketten	51
9.3.3	Identifizierung von Einflussfaktoren	51
9.3.4	Analyse von Zusammenhängen bzgl. der Aus- und Fortbildung des Fahr- und Begleitpersonals im ÖPNV	51
10	Handlungsempfehlungen zu Sofortmaßnahmen	52
10.1	Einrichtung eines ganzheitlichen Netzwerkes „Sicherheit im ÖPNV“	52
10.2	Erstellung von Sicherheitskonzepten in den Verkehrsunternehmen	52
10.3	Installierung von Sicherheitsbeauftragten bei den Verkehrsunternehmen	52
10.4	Einsatz der Videoüberwachung	52
10.5	Weitere Maßnahmen	52
10.6	Zusammenfassung	53
	Literaturverzeichnis	V
	Annex	VII

Abkürzungsverzeichnis

AKUS	Arbeitskreis für Unternehmenssicherheit Berlin-Brandenburg
BKA	Bundeskriminalamt
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BPOL	Bundespolizei
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe A. ö. R.
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DB Sicherheit	DB Sicherheit GmbH
ff	fort folgende
ggf.	gegebenenfalls
HJ	Halbjahr
IFK e. V.	Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung
IVS	Institut für Verkehrssicherheit gGmbH
km	kilometer
LKA	Landeskriminalamt
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
Mio.	Millionen
NEB	NEB Betriebsgesellschaft mbH
o. a.	oben aufgeführt
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OPa	Ordnungspartnerschaft
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
PEG	Prignitzer Eisenbahn GmbH
PKS	Polizeiliche Kriminalstatistik
PMK	Politisch motivierte Kriminalität
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
S-Bahn	S-Bahn Berlin GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SuSiteam	Subjektive Sicherheit im ÖPNV – Test und Evaluation Ausgewählter Maßnahmen
TU	Technische Universität Berlin
TV	Tatverdächtiger
u. a.	unter anderem
u. ä.	und ähnliches
UITP	Union Internationale des Transports Publics
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VBBrr	Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH

vgl.	vergleiche
ViP	Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH
VLB	Verkehrslenkung Berlin
VMZ	Verkehrsmanagementzentrale Berlin
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region GmbH
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
z. Zt.	zur Zeit

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Themen und Fragestellungen des Interviewleitfadens	5
Tabelle 2:	Ausgewählte Beteiligte und Handelnde im Bereich ÖPNV-Sicherheit	14
Tabelle 3:	Formen der Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten im Bereich ÖPNV-Sicherheit	17
Tabelle 4:	Kooperationspartner kommunaler Verkehrsunternehmen	20
Tabelle 5:	Verbundfahrgastzahlen in Mio.	22
Tabelle 6:	Verbundfahrgastzahlen in Mio. nach Verkehrsträgern	22
Tabelle 7:	Zugkilometer Regionalverkehr (in Mio. km)	23
Tabelle 8:	Zugkilometer S-Bahn (in Mio. km)	23
Tabelle 9:	Nutzwagenkilometer übriger ÖPNV (in Mio. km)	24
Tabelle 10:	Haltestellen nach Verkehrsmitteln im Jahr 2008	25
Tabelle 11:	VBB-Linien 2008	27
Tabelle 12:	Fallzahlen Land Brandenburg ohne BPOL-Fälle	32
Tabelle 13:	Anteile der Tatverdächtigen nach Lebensaltersgruppen seit 2005	33
Tabelle 14:	Überdurchschnittlich repräsentierte Tatverdächtige nach Nationalitäten	33
Tabelle 15:	Anteile der nichtdeutschen TV nach Lebensaltersgruppen seit 2005	33
Tabelle 16:	sicherheitsrelevante Projekte/Vorhaben aller befragten Akteure	40
 (im Anhang)		
Tabelle I:	Auflistung der durchgeführten Expertengespräche	VIII
Tabelle II:	Auflistung der mündlichen Interviews	VIII
Tabelle III:	Auflistung der angeschriebenen Verkehrsunternehmen für die schriftliche Befragung	IX
Tabelle IV:	Ordnungspartnerschaften zwischen den örtlichen Polizeidienststellen (Schutzbereiche) und kommunalen Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg	XIV
Tabelle V:	Gesamtheit der ÖPNV-Betreiber in Berlin und Brandenburg	XV
Tabelle VI:	Übersicht zur Entwicklung ausgewählter Delikte der Jahre 2005 bis 1. HJ 2009	XVIII
Tabelle VII:	Regionale Verteilung der Kriminalität nach Landkreisen	XIX
Tabelle VIII:	Regionale Schwerpunkte nach Städten und Gemeinden 2008	XXI
Tabelle IX:	Tabelle VIII: Regionale Schwerpunkte nach Städten und Gemeinden 1. HJ 2009	XXI
Tabelle X:	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit	XXII

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Aufbau der Vorstudie	3
Abb. 2:	Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg	21
Abb. 3:	SPNV-Betreiber im VBB	26
(im Anhang)		
Abb. I:	Darstellung der Fallzahlen des Landes BB und der BPOL im Vergleich für die Jahre 2005 bis 2007	XVII
Abb. II:	Ausgewählte Delikte der Bundespolizei für die Jahre 2005 bis 2007	XVII
Abb. III:	Durch die Landespolizei abschließend bearbeitete Fälle ohne BPOL der Jahre 2005 bis 2008	XVII
Abb. IV:	Grafische Darstellung der Entwicklung ausgewählter Delikte	XVIII
Abb. V:	Regionale Verteilung der Straftaten nach Kreisen und kreisfreien Städten 2008	XX
Abb. VI:	Regionale Verteilung der Straftaten nach Kreisen und kreisfreien Städten 1. HJ 2009	XX

1 Ausgangssituation, Zielsetzung und Vorgehensweise

1.1 Situative und begriffliche Vorbemerkungen

Die Thematik „Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr“ war in Bezug auf die Alltagskriminalität bisher kein expliziter Erörterungsgegenstand innerhalb der polizeilichen Gremienarbeit. Jedoch wurde vor dem Hintergrund des spektakulären Falles von Gewaltkriminalität an einem Münchener S - Bahnhof am 12. September 2009 die Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen der Herbstsitzung der Konferenz der Innenminister und Innensenatoren von Bund und Länder 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 sollte 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 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.

Der Begriff „Sicherheit“ im ÖPNV bezieht sich in dieser Vorstudie ausschließlich auf die Fahrgastsicherheit und umfasst dabei subjektive und objektive Aspekte, die eine – bisher selten so vorgenommene – ganzheitliche Betrachtung erfordern. Nach der allgemeinen Definition der Verkehrsunternehmen¹ beschreibt der Begriff „subjektive Sicherheit“ die gefühlte Sicherheit des Fahrgastes bei der Nutzung des ÖPNV. Die „objektive Sicherheit“ beschreibt hingegen die tatsächliche Sicherheit, die man anhand von Statistiken belegen kann (Zahl der Straftaten, Opfer, etc.).

Zur Erforschung der Sicherheit im ÖPNV im Sinne der Fahrgastsicherheit gehört auch das Thema „Gewalt im ÖPNV“. Dabei bezieht sich die Gewalt zum einen auf die Schädigung des Fahrgastes und zum anderen auf die Schädigung von Objekten und Fahrzeugen. Gewalt und Sicherheit stehen nicht nur im ÖPNV in engem Zusammenhang und sind deshalb nicht getrennt voneinander zu betrachten. Die vorliegende Vorstudie beschäftigt sich primär mit der objektiven Sicherheit im ÖPNV in Brandenburg. Dabei konzentriert sie sich im Speziellen auf den Aspekt der Gewalt und sucht nach Ansatzmöglichkeiten, wie die Fahrgastsicherheit erhöht und die Gewalt im ÖPNV gesenkt werden kann.

Die Analysen und Ergebnisse der Vorstudie zur „Sicherheit im ÖPNV“ im Land sollen dabei einen wichtigen ersten Baustein auf dem Weg zu einer ganzheitlichen Sicherheitskonzeption unter Einbindungen aller Beteiligten bilden.

1.2 Zielsetzung

Mit der Vorstudie soll erstmalig die aktuelle sicherheitsrelevante Datenlage für den ÖPNV im Land Brandenburg erfasst, bewertet sowie beeinflussbare Potentiale für die Sicherheitsprävention lokalisiert werden.

Im Ergebnis der Vorstudie sollen Ansätze für einen weitergehenden Forschungsantrag mit dem Ziel der Ausweisung beeinflussbarer Potentiale und Szenarien zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV vorgelegt werden.

¹ Siehe Kapitel 6.

Das wesentliche Ziel der Vorstudie ist die Ableitung von Handlungsempfehlungen zur nachhaltigen Sensibilisierung der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger zum Thema „Sicherheit“.

1.3 Vorgehensweise

Das einleitende Kapitel „Ausgangssituation, Zielsetzung und Vorgehensweise“ führt in das Thema „Sicherheit im ÖPNV“ ein. Nach einer Darstellung der Hintergründe zur Initiierung der Vorstudie erfolgt die Definition der Begriffe „Sicherheit“ und „Gewalt“ im ÖPNV. Anschließend folgt eine kurze Beschreibung der Zielstellung sowie des inhaltlichen Aufbaus der Vorstudie.

Kapitel 2 erläutert kurz, mit welchen Methoden die erforderlichen Daten erhoben wurden. In Kapitel 3 werden die beeinflussbaren Potentiale zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV beschrieben. Dabei werden kursonisch einige Theorien der Gewalt und die Ursachen für die Entstehung von Gewalt vorgestellt. Zusätzlich wird ein Einblick in die Perspektive des Opfers gegeben und der Frage nach den Einflussfaktoren des Sicherheitsempfindens nachgegangen.

Kapitel 4 identifiziert Beteiligte und Handelnde im Bereich ÖPNV-Sicherheit und beschreibt deren Aufgaben und Rollenverständnis. Zudem werden die Kommunikationsabläufe zwischen den Beteiligten dargestellt und bewertet.

In Kapitel 5 erfolgt eine Darstellung der Rahmendaten für den ÖPNV im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Darin werden die Entwicklung des Verkehrsaufkommens, die Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen, die Anzahl der Betreiber von ÖPNV, die Anzahl der VBB-Linien des Jahres 2008 sowie die Standorte wichtiger Leitstellen und Knotenpunkte aufgezeigt.

Kapitel 6 beschreibt die vorhandene Datenlage zur Sicherheitslage im ÖPNV. Dabei werden sicherheitsrelevante Informationen der Bundespolizei, der Polizei des Landes Brandenburg, des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, der DB Sicherheit GmbH, der S-Bahn Berlin GmbH, der BVG, der VBB GmbH sowie der befragten kommunalen Verkehrsunternehmen zum ÖPNV dargestellt. Im Anschluss daran erfolgt eine kurze Bewertung der Daten.

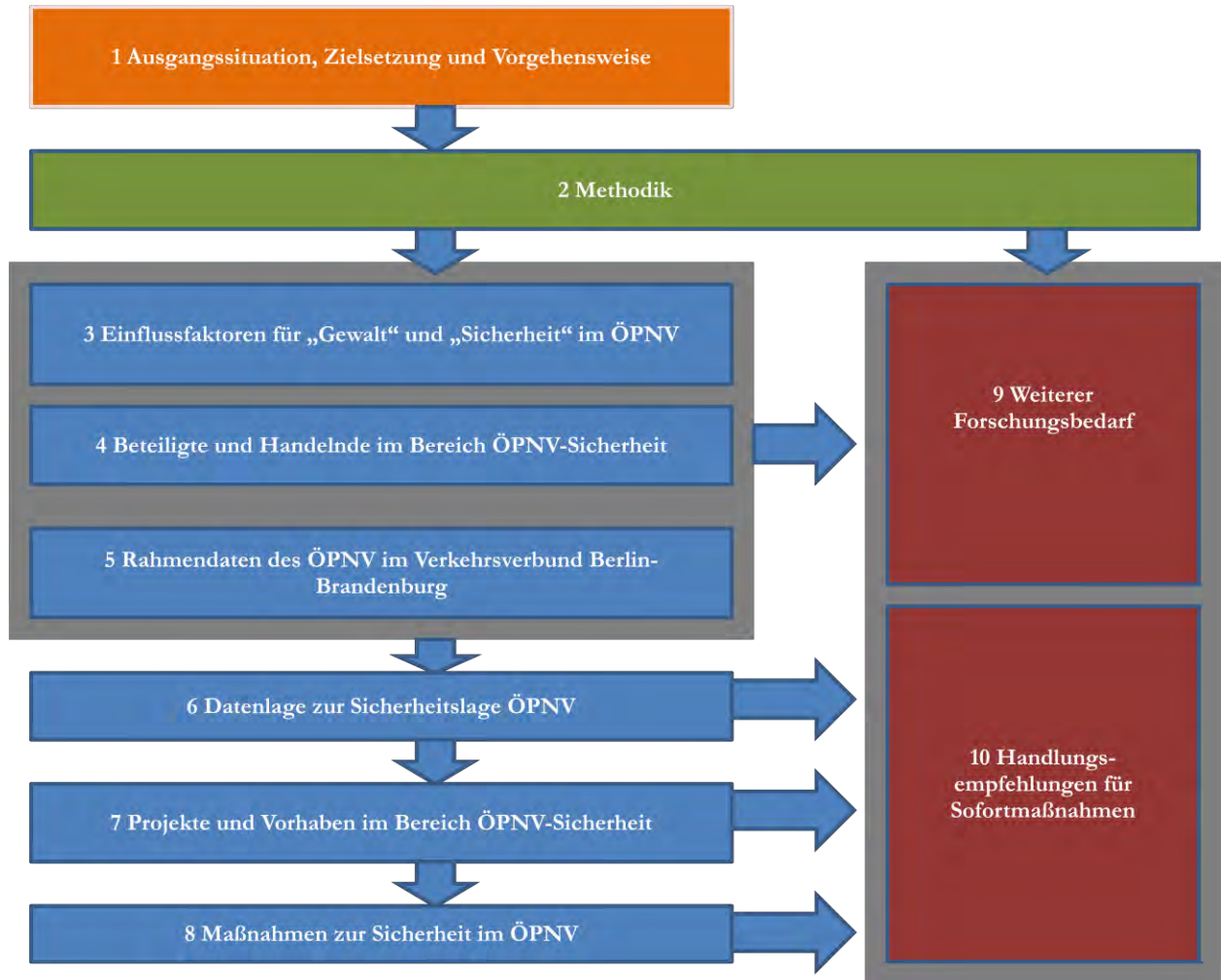
In Kapitel 7 werden bestehende Projekte und Vorhaben zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV beschrieben, die aktuell im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, bei der DB Sicherheit GmbH, der S-Bahn Berlin GmbH, der BVG, der VBB GmbH sowie der befragten kommunalen Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Zusätzlich werden mögliche Anknüpfungspunkte und denkbare Synergien identifiziert.

In Kapitel 8 werden alle bisher erfolgten Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV von der Bundespolizei, der Polizei des Landes Brandenburg, der DB Sicherheit GmbH, der S-Bahn Berlin GmbH, der BVG und der befragten kommunalen Verkehrsunternehmen dargestellt. Anschließend erfolgt eine Bewertung der Wirksamkeit bereits getroffener Maßnahmen seitens der befragten Interviewpartner.

Vor dem Hintergrund der identifizierten Problemlagen werden in Kapitel 9 die Ergebnisse der Vorstudie als Ausgangspunkt für weitergehende Überlegungen zusammengefasst als auch die sich daraus resultierenden Fernziele aufgelistet. Daraus abgeleitet erfolgt eine Aufstellung des vertiefenden Untersuchungsbedarfs in Form von Forschungsansätzen, die zu weiterführenden Folgeuntersuchungen bezüglich der Sicherheit im ÖPNV geeignet sind.

Als abschließendes Kapitel der Vorstudie weist Kapitel 10 die Handlungsempfehlungen zu Sofortmaßnahmen für den ÖPNV Berlin-Brandenburgs aus.

Abb. 1: Aufbau der Vorstudie



Quelle: Eigene Darstellung.

2 Methodik

Die Datenerhebung erfolgte mit Hilfe von Interviews, schriftlichen Befragungen, Dokumentenanalysen und Literaturrecherchen. Die Recherchen bezogen sich insbesondere auf die Identifizierung psychologischer und soziologischer Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden. Zum anderen wurden Expertengespräche sowie schriftliche und mündliche Befragungen mit Beteiligten und Akteuren der ÖPNV-Sicherheit durchgeführt.

Auswertung der Expertengespräche

Zur Erforschung der allgemeinen Sicherheitslage und der implementierten Sicherheitsmaßnahmen im ÖPNV in Berlin und Brandenburg wurden für die Expertengespräche Vertreter von Institutionen ausgewählt, die sich unmittelbar mit dem Thema „Sicherheit im ÖPNV“ befassen². Insgesamt wurden neun Expertengespräche mit den Institutionen DB Sicherheit GmbH, Landeskriminalamt Brandenburg, S-Bahn Berlin GmbH, Bundespolizei, TU Berlin, Ministerium des Innern des Landes Brandenburg, VBB GmbH und Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg geführt. Die Expertengespräche verliefen einstündig und dienten vor allem für eine erste Bestandsaufnahme der Sicherheitslage im ÖPNV. Daraus ergaben sich u. a. Kontaktvermittlungen zu weiteren Gesprächspartnern des Bereiches „ÖPNV-Sicherheit“. Die Fragestellungen orientierten sich an den Aufgabenstellungen der Vorstudie.

Auswertung der mündlichen Befragungen

Die mündlichen Befragungen wurden mit zwei speziell für das Thema „Sicherheit“ eingerichteten Sicherheitsbeauftragten größerer Verkehrsunternehmen geführt³. Entscheidendes Auswahlkriterium der Befragten war die Zugehörigkeit zum VBB.

Als Befragungsinstrument für die mündlichen Befragungen wurde ein Interviewleitfaden mit halbstandardisierten Fragen entwickelt⁴. Mit der Unterstützung dieses Interviewleitfadens wurden Aussagen zu den Themen „Sicherheitsdefinition und Sicherheitsaufgaben im Unternehmen“, „Kooperationen bzgl. sicherheitsrelevanter Themen mit bestimmten Personen und Institutionen“, „implementierte, geplante und erwünschte sicherheitsrelevanten Präventionsmaßnahmen“, „Handlungsleitfäden, Schulungen, Meldekettens zum konkreten Verhalten in Notfallsituationen“, „Projektbeteiligungen und Vorhaben im Bereich ÖPNV-Sicherheit“ und „Erfassung und Auswertung von Statistiken über sicherheitsrelevante Vorfälle“ erhoben. In der nachstehenden Tabelle befindet sich eine Auflistung aller Interviewfragen sortiert nach den Themenschwerpunkten.

² Anlage 1, Tabelle I beinhaltet eine Auflistung aller Gesprächspartner (inklusive deren Funktion und Institution), mit denen Expertengespräche zum Thema „Sicherheit im ÖPNV“ geführt wurden.

³ Anlage 1, Tabelle II enthält eine Übersicht zu den Gesprächspartnern der mündlichen Befragungen.

⁴ Anlage 2 enthält den Interviewleitfaden für die mündlichen Befragungen.

Tabelle 1: Themen und Fragestellungen des Interviewleitfadens

Nr.	Fragestellungen	Themen
1	Ist der Begriff „Sicherheit“ in Ihrer Institution eindeutig und verbindlich definiert? Wenn ja, wie?	Sicherheitsdefinition, Sicherheitsaufgaben im Unternehmen
2	Welche Bereiche/Abteilungen in Ihrer Institution befassen sich mit dem Thema „Sicherheit“?	
3	Welche konkreten sicherheitsrelevanten Aufgaben/Handlungsfelder bearbeiten die einzelnen Bereiche/Abteilungen?	
4	Welchen prozentualen Anteil an den Gesamtaufgaben Ihrer Institution umfassen sicherheitsrelevante Aufgaben? Bitte schätzen Sie!	
5	Welche konkreten Aufgaben führen Sie als Sicherheitsbeauftragter durch?	
6	Befassen Sie sich vornehmlich mit Prävention, der Nachbereitung/Verfolgung oder mit Schadensregulierung?	
7	Mit welchen Personen und Institutionen arbeiten Sie bei sicherheitsrelevanten Aufgaben zusammen? Auf welche Weise erfolgt die Zusammenarbeit?	Kooperationen bzgl. sicherheitsrelevanter Themen
8	Gibt es für das Personal vor Ort Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen?	Handlungsleitfäden, Schulungen, Meldekettens
9	Wurde das Personal vor Ort zum konkreten Verhalten in Notfallsituationen geschult?	
10	Gibt es für das weitere betriebsnotwendige Personal (Leitstellen, technischer Dienst, etc.) Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen?	
11	Wurde dieses Personal zum konkreten Verhalten in Notfallsituationen geschult?	
12	Wie verläuft die gesamte Meldekette bei Sicherheitsnotfällen?	
13	Welche sicherheitsrelevanten Präventionsmaßnahmen wurden in Ihrem Unternehmen implementiert?	Projekte, Sicherheitsmaßnahmen
14	Befasst sich Ihre Institution mit Projekten im Bereich ÖPNV-Sicherheit?	
15	Welche weiteren Sicherheitsmaßnahmen und Projekte sind in Ihrer Institution geplant?	
16	Welche Sicherheitsmaßnahmen würden Sie darüber hinaus als sinnvoll erachten? Warum? Bitte nennen Sie die Gründe, weshalb diese Maßnahmen bislang noch nicht geplant oder umgesetzt wurden!	Erfassung und Auswertung von Statistiken
17	Auf welcher Datengrundlage werden sicherheitsrelevante Entscheidungen getroffen? Woher stammen die Daten?	
18	Gibt es eine systematische Datenerfassung und -auswertung von sicherheitsrelevanten Vorfällen in Ihrer Institution?	
19	Gibt es Statistiken Ihrer Institution, die öffentlich zugänglich sind?	
20	Gibt es einen Erfahrungsaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund? Wenn ja, wie?	

Quelle: Eigene Darstellung.

Auswertung der schriftlichen Befragungen

Für die schriftlichen Befragungen wurden 38 kommunale Verkehrsunternehmen ausgewählt, die, ebenso wie die Gesprächspartner der Interviews, Vertragspartner des VBB sind⁵. Als Befragungsinstrument für die schriftlichen Befragungen wurde ebenso ein Fragebogen mit halbstandardisierten Fragen entwickelt. Die Themenkomplexe und Fragestellungen des Fragebogens waren dabei identisch mit denen des Interviewleitfadens der mündlichen Befragungen und sollen deshalb an dieser Stelle nicht noch einmal erläutert werden. Die einheitliche Gestaltung beider Befragungsinstrumente sollte eine Vergleichbarkeit der Aussagen erzielen. An der schriftlichen Befragung nahmen von

⁵ Anlage 1, Tabelle III enthält eine Auflistung aller kommunalen Verkehrsunternehmen, die für die schriftlichen Befragungen mit einem Fragebogen angeschrieben wurden.

38 angeschriebenen kommunalen Verkehrsunternehmen⁶ drei Verkehrsunternehmen teil, indem sie den Fragebogen ausgefüllt zurücksendeten. Das ergibt eine Rücklaufquote von ca. 8 %. Dieses an sich eher unbefriedigende Ergebnis ist sowohl auf die knappe, zur Verfügung stehende Zeit zurückzuführen, wodurch nähere Erläuterungen zu der schriftlichen Befragung kaum möglich waren, als auch auf die Tatsache, dass die Verwechslungsgefahr mit dem parallel laufenden BMBF-Projekt „SuSiteam“⁷ unterschätzt worden ist. Aufgrund dieses Sachverhaltes können die schriftlichen Befragungsergebnisse nur partiell als aussagekräftig angesehen werden. Gleichwohl handelte es sich durchaus um recht informative Auskünfte.

⁶ Anlage 3 beinhaltet den Fragebogen für die schriftlichen Befragungen.

⁷ „Subjektive Sicherheit im ÖPNV – Test und Evaluation Ausgewählter Maßnahmen“ (nähere Erläuterungen zu diesem Projekt auf S. 39).

3 Einflussfaktoren für „Gewalt“ und „Sicherheit“ im ÖPNV

3.1 Theorien der Gewalt

Die Genese von Aggression und Gewalt ist ein Thema, welches viele Fachrichtungen beschäftigt. Zu folgenden Theorien werden mögliche Ursachen der Entstehung von Gewalt insbesondere aus psychologischer und soziologischer Sicht behandelt.

3.1.1 Psychologische Erklärungsansätze

Psychologische Theorien beschäftigen sich vorrangig mit individuellen Merkmalen einer Person in den Ursachenerklärungen für Gewalt.

Die soziale Lerntheorie nach Bandura (1973) postuliert beispielsweise, dass aggressives Verhalten über die Beobachtung von Modellen erlernt wird. Dabei dienen Erwachsene, Gleichaltrige aber auch fiktive Figuren in ihrem Verhalten für andere Personen (Kinder, Jugendliche, Heranwachsende) als Vorbilder. Die Handlungen des Modells werden besonders dann von der beobachtenden Person angenommen, wenn sie positive Folgen nach sich ziehen (z. B. Belohnungen als Folge von Gewalthandlungen).⁸ Aber auch das Ausbleiben negativer Konsequenzen nach aggressivem Verhalten, kann bewirken, dass die Handlung beim Beobachter als eine gute Verhaltensoption angesehen wird. Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass diese Person später in einer ähnlichen Situation ebenfalls mit Gewalt reagiert. Für den ÖPNV ist der Ansatz der sozialen Lerntheorie in dem Sinne relevant, dass Präventionsprogramme sich besonders an die rezipierenden Zielgruppen richten sollten. So ist es beispielsweise denkbar, dass sich Kampagnen an Schulklassen richten, um deutlich zu machen, dass Gewalt nicht toleriert wird und Sanktionen nach sich zieht. Es ist aber ebenfalls wichtig zu betonen, welches alternative Verhalten auf Bahnsteigen etc. gewünscht wird. Dies kann z. B. durch Videos oder Rollenspiele visualisiert und verdeutlicht werden.

Nach dem „General Affective Aggression“-Modell⁹ ist die Entstehung von aggressivem Verhalten durch ein Zusammenwirken von Merkmalen der Person (z. B. Persönlichkeitseigenschaften) und verschiedenen situativen Faktoren begründet.¹⁰ Diese haben Einfluss darauf, welche emotionale Reaktion eine Situation in der Person hervorruft. So können beispielsweise feindselige Gedanken und eine körperliche Erregung ausgelöst werden, die dann automatisch einem inneren Bewertungsprozess unterzogen werden. Das Ergebnis dieses Bewertungsprozesses ist, dass die Person eine subjektive Einsicht darüber erhält, wie eine bestimmte Situation ihrer Interpretation nach einzuschätzen ist. Wird z. B. eine Person in einem Zug durch einen anderen Fahrgast angerempelt, muss die Person den Vorfall für sich bewerten. Kommt sie zu dem Ergebnis, dass der andere Fahrgast mit einer bösen Absicht gehandelt hat oder dass die innere Unruhe, die die Person verspürt, allein durch sein Gegenüber ausgelöst wurde, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit einer aggressiven Reaktion seitens der angerempelten Person. Je nach Bewertung wird also ein Individuum mit einer aggressiven Handlung reagieren oder alternatives Verhalten zeigen.¹¹ Um dem entgegen zu wirken, sollten Gewalttäter in Anti-Aggressionstrainings lernen, Situationen nicht vorschnell und feindselig zu bewerten, sondern alternative Bewertungsstile anzuwenden.

Insofern sind bereits existierende Maßnahmen (z. B. das „Anti-Bullying“-Programm der Landespolizei Brandenburgs, das an Schulen durchgeführt wird, bereits vorhandene Notrufanlagen auf Bahnhöfen und in Fahrzeugen, bereits

⁸ Vgl. Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum: Strategien und Ansätze im Umgang mit Gewalt. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 30.

⁹ Vgl. Lindsay, J. A.; Anderson, C. A. (2000): From antecedent conditions to violent actions: A general affective aggression model. In: Personality and Social Psychology Bulletin, 26, S. 533-547.

¹⁰ Vgl. Krahé, B.; Greve, W. (2002): Aggression und Gewalt: Aktueller Erkenntnisstand und Perspektiven künftiger Forschung. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 33 (3). Bern: Hans Huber, S. 130.

¹¹ Vgl. Krahé, B.; Greve, W. (2002): Aggression und Gewalt, S. 129.

eingesetztes Sicherheitspersonal) grundsätzlich zu begrüßen und bei einem umfassenden, integrativen Einsatz gegebenenfalls noch stärker aus psychologischer Sicht zu fundieren.

3.1.2 Soziologische Erklärungsansätze

Soziologische Theorien betrachten Gewalt im Kontext gesellschaftlicher Zusammenhänge.

Zum Beispiel die soziale Kontrolltheorie von Hirschi (1969) sieht Gewalt als ein Produkt sozialer und gesellschaftlicher Bedingungen. Sie liefert Erklärungsansätze für normkonformes Verhalten. Dabei stellen die Bindungen zu anderen Personen, sozialen Gruppen oder gesellschaftlichen Einrichtungen sowie die Akzeptanz moralischer Normen und Werte der Gesellschaft protektive Faktoren für normabweichendes Verhalten dar.¹² Sind z. B. die sozialen Kontakte für eine Person sehr positiv und wichtig, ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass sie durch normabweichendes, also z. B. gewalttätiges Verhalten diese Bindungen gefährdet. Nur wenn der Nutzen einer gewalttätigen Handlung für die jeweilige Person größer ist, als der Einsatz des Verhaltens – mögliche Abwendung anderer Personen oder der eigenen Ausgrenzung aus der Gruppe – besteht eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dafür, dass aggressive Reaktionsmuster gezeigt werden.¹³

Dass einzelne Theorien der Gewalt keine erschöpfende Erklärung für dieses umfassende Themenfeld liefern, ist sicher nicht verwunderlich. Die Tatsache, dass sich viele Disziplinen mit dem Thema „Gewalt“ befassen, verdeutlicht, dass man sich der Problematik aus unterschiedlichsten Perspektiven nähern kann und sollte. Nur so kann man das Phänomen „Gewalt“ in seiner Vielschichtigkeit und Komplexität erfassen.

3.2 Ursachen der Entstehung von Gewalt

Da die genannten Theorien ganz verschiedene Ursachen für Gewalt benennen, reicht es zur Erklärung des Zustandekommens von Gewalt daher nicht aus, isolierte Einzelmerkmale als mögliche Ursache zu betrachten. Vielmehr ist die Ausübung aggressiven Verhaltens durch ein Zusammenspiel vielfältiger Faktoren begründet. Erst das Vorliegen mehrerer einflussreicher Variablen kann die Entstehung und Ausführung von gewalttätigen Handlungen begründen.¹⁴ Folgende Faktoren sollten bei späteren Untersuchungen noch näher reflektiert und differenzierend bedacht werden¹⁵:

Personelle Dispositionen

Verschiedene angeborene Merkmale der Person stehen im Zusammenhang mit der Entwicklung von aggressiven Reaktionsmustern. So weist ein Kind mit einem impulsiven, sehr aktiven und aufbrausendem Temperament eine höhere Wahrscheinlichkeit auf, im Jugendalter aggressives Verhalten zu zeigen.¹⁶ Die Persönlichkeit gewalttätiger Kinder und Jugendlicher ist häufig gekennzeichnet durch eine schlechte Selbstkontrolle und eine damit einhergehende geringe Frustrationstoleranz. Schon kleinere Vorkommnisse können ausreichend sein, um die Person zu deprimieren. Des Weiteren zeigt sich ein erhöhtes Aktivitätslevel und motorische Unruhe sowie ein Mangel an Einfühlungsvermögen und Perspektivenübernahme. Eine geringe Fähigkeit zur Perspektivenübernahme hat zur Folge, dass eine Person sich nicht

¹² Vgl. Naplava, T. (2005): Jugenddelinquenz im interethnischen Vergleich. Erklärungsmöglichkeiten delinquenten Verhaltens einheimischer und immigrierter Jugendlicher. Dissertation an der Universität Bielefeld, S. 79.

¹³ Vgl. ebd.

¹⁴ Vgl. Krahe, B.; Greve, W. (2002): Aggression und Gewalt, S. 124.

¹⁵ Vgl. Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum, S. 21.

¹⁶ Vgl. Olweus, D. (2006): Gewalt in der Schule. Was Lehrer und Eltern wissen sollten - und tun können. 4. Auflage. Bern: Hans Huber Verlag, S. 49; vgl. Scheithauer, H.; Petermann, F. (2002): Prädiktion aggressiv/dissozialen Verhaltens: Entwicklungsmodelle, Risikobedingungen und Multiple-Gating-Screening. In: Zeitschrift für Gesundheitspsychologie, 10 (3). Göttingen: Hogrefe Verlag, S. 126.

in die Gefühlswelt seines Gegenübers hineinversetzen kann. Daher kann diese Person bei aggressiven Verhaltensweisen nicht abschätzen, welche emotionalen, psychischen Folgen das für sein Opfer hätte.¹⁷

Biographische Hintergründe

Auch individualbiographische und situative Merkmale, wie z. B. Perspektivlosigkeit, Orientierungs- oder Anerkennungsprobleme sowie traumatisierende Erlebnisse im Familienkontext haben einen Einfluss auf die Entstehung von gewalttätigem Verhalten. Erfahren Kinder eine Erziehung, die gekennzeichnet ist von Missachtung, Isolation, physischer und/oder psychischer Gewalt, wirkt sich dies negativ auf ihren Sozialisationsprozess aus.¹⁸ Aber auch ein zu liberaler und inkonsequenter Erziehungsstil, bei dem Regeln und Grenzen fehlen und wo mit aggressiven Verhaltensweisen des Kindes zu tolerant umgegangen wird, kann negative Reaktionsmuster begünstigen.¹⁹

Begleitumstände

Hierzu zählen beispielsweise das geringe Freizeitangebot isolierter und kleinerer Orte, deviantes Verhalten Gleichaltriger oder Ablehnung durch die Peergroup,²⁰ Einbindung in ethnisch-kulturelle Communities mit bestimmten Normen und Handlungsweisen oder die Zugehörigkeit zu einer gewissen Szene (z. B. Hooligans).²¹ Es kann z. B. der Fall eintreten, dass ein Jugendlicher auf eine Peergroup trifft, in der grenzüberschreitendes Verhalten gern gesehen ist und zu Anerkennung führt. Gewalttätigkeit kann in dem Fall erfolgversprechendes Verhalten darstellen und für den Jugendlichen eine Verhaltensoption werden.

Im ÖPNV treffen ständig verschiedene Personen aufeinander, und diese Menschenansammlungen stellen latent auch immer eine potentielle Gefahrenquelle dar. Die Präsenz von Mitarbeitern der verschiedenen Verkehrsgesellschaften oder anderen „Autoritätspersonen“ an Bahnhöfen oder in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist daher von großer Bedeutung. Dabei sollten die Mitarbeiter in Konfliktlösungsstrategien geschult sein, um in eskalierenden Situationen deeskalierend eingreifen zu können.

Beschleuniger

Besonders Alkohol und andere Suchtmittel erhöhen die Wahrscheinlichkeit von Gewaltstraftaten. Alkohol spielt bei Gewalttaten – im Vergleich zu Eigentums- oder allgemein instrumentellen Delikten – eine besonders große Rolle.²²

Orientierende Handlungsabläufe bzw. -muster

Insbesondere die Familie, aber auch Medien vermitteln Normen und Werte und bringen Kindern und Jugendlichen bestimmte Handlungsweisen und Reaktionsmuster bei. Wenn Eltern ihren Kindern gegenüber häufig Gewalt anwenden oder diese in den Medien gewaltverherrlichende Filme sehen, werden im Sinne von Beobachtungslernen aggressive

¹⁷ Vgl. Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum, S. 42.

¹⁸ Vgl. Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum, S. 23.

¹⁹ Vgl. Olweus, D. (2006): Gewalt in der Schule. Was Lehrer und Eltern wissen sollten - und tun können, S. 49; vgl. Scheithauer, H.; Petermann, F. (2002): Prädiktion aggressiv/dissozialen Verhaltens: Entwicklungsmodelle, Risikobedingungen und Multiple-Gating-Screening, S. 126.

²⁰ Vgl. ebd.

²¹ Vgl. Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum, S. 21.

²² Vgl. Skepenat, M. (2001): Jugendliche und Heranwachsende als Tatverdächtige und Opfer von Gewalt: eine vergleichende Analyse jugendlicher Gewaltkriminalität in Mecklenburg-Vorpommern anhand der polizeilichen Kriminalstatistik unter besonderer Berücksichtigung tatsituativer Aspekte. Mönchengladbach: Forum-Verlag Godesberg, S. 49.

Verhaltensweisen erlernt, die dann wiederum die Aggressionswahrscheinlichkeit sowie -bereitschaft in einer konkreten Situation erhöhen.²³

Anlässe und Gelegenheiten

Hierbei sind insbesondere Orte, Veranstaltungen oder andere Gelegenheiten gemeint, in denen Konfrontationen mit großer Wahrscheinlichkeit auftreten und die Gelegenheiten für Gewaltdelikte liefern.²⁴ Sportveranstaltungen sind mit einem großen Menschaufkommen und rivalisierenden Fangruppierungen prädestiniert für gewalttätige Auseinandersetzungen. In der Provokation von gegnerischen Anhängern bieten sie auch subjektiv einen Anlass für die Ausübung von Gewalt. Bei solchen Großevents ist demnach die vermehrte „Aufsicht“ von Personal an Haltestellen und Bahnhöfen von besonderer Wichtigkeit, um möglichst keine Gelegenheiten entstehen zu lassen.

Des Weiteren können auch Dunkelheit oder unbeaufsichtigte Plätze (Abwesenheit sozialer Kontrolle) die Angst vor dem „Entdecktwerden“ mindern und damit die Hemmschwelle senken.²⁵ Auch hier ist das Thema „Präsenz von Mitarbeitern und Sicherheitskräften“ wieder besonders relevant und auch die übersichtliche Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen durch die Ausstattung mit angemessenen und hellen Lichtanlagen dienen der Beseitigung potentieller Sicherheitslücken.

Auslöser

Als Auslöser bezeichnet man ein Ereignis oder auch die Verkettung von Ereignissen, die letzte Hemmungen auflösen und eine Gewalttat initiieren.²⁶ Gewalthandlungen können unter anderem durch situative Hinweisreize (wie z. B. Waffen), eine subjektiv wahrgenommene Provokation oder durch einen Angriff des Gegenübers ausgelöst werden.²⁷

Subjektiver Entscheidungs-/ Abwägungsprozess

Die Entscheidung für oder gegen eine Gewalthandlung wird beeinflusst durch eine „Kosten-Nutzen-Abwägung“ und eine Antizipation der möglichen Tatfolgen. Ist die Bilanz für den potentiellen Täter positiv, wird aggressives Verhalten als Reaktionsmuster attraktiv. Ist jedoch der Erregungslevel zu groß, wird der Entscheidungsprozess einer Spontanhandlung weichen.²⁸ Läuft der Täter keine oder wenig Gefahr entdeckt zu werden, wähnt sich also in Sicherheit, ist die Gefahr für die Begehung einer Straftat größer. Videoüberwachung, Sicherheitspersonal, SOS-Notrufsäulen u. ä. sollten daher grundsätzlich in Einrichtungen des ÖPNV als mögliche Mittel bedacht werden, um die Hemmschwelle für den Täter zu erhöhen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass Gewalt multifaktoriell bedingt ist.²⁹ Zur Erklärung der Entstehung von aggressiven Verhaltensweisen müssen verschiedene biologische, psychologische und soziale Bedingungen betrachtet werden, die ihrerseits prädisponierende, auslösende sowie aufrechterhaltende Einflüsse haben.³⁰

²³ Vgl. Krahé, B.; Greve, W. (2002): Aggression und Gewalt, S. 125.

²⁴ Vgl. Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum, S. 21.

²⁵ Vgl. Eisner, M. (1997): Das Ende der zivilisierten Stadt. Frankfurt am Main/ New York 1997, S. 39ff; vgl. Keim, D. (2000): Gewalt, Kriminalität. In: Häußermann, H. (Hrsg.): Großstadt. Leverkusen-Opladen, S. 71.

²⁶ Vgl. Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum, S. 28.

²⁷ Vgl. Krahé, B.; Greve, W. (2002): Aggression und Gewalt, S. 129.

²⁸ Vgl. Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum, S. 21.

²⁹ Vgl. Musolf, C.; Hoffmann, J. (2007): Täterprofile bei Gewaltverbrechen : Mythos, Theorie, Praxis und forensische Anwendung des Profiling. 2., überarbeitete und erweiterte Auflage. Berlin, Heidelberg : Springer Medizin Verlag, Heidelberg, S. 241.

³⁰ Robins, L. N. (1978): Sturdy childhood predictors of adult antisocial behavior : replications from longitudinal studies. In: Psychological Medicine, 8, S. 611.

Insofern sind die beschriebenen Zusammenhänge zukünftig noch vertiefend zu analysieren und bei der Reflexion relevanter raumzeitlicher Szenarien und Prozesse jeweils mit heranzuziehen.

3.3 Opferperspektive

Welche Merkmale erhöhen die Wahrscheinlichkeit, Opfer von Übergriffen zu werden?

Es existiert kein typisches Opferprofil. Bisher existieren keine systematischen Erhebungen zu den Merkmalen von Personen, die speziell beim ÖPNV Opfer einer Gewalttat geworden sind. Es wird angenommen, dass verschiedene Merkmale die Wahrscheinlichkeit erhöhen, Opfer einer Gewalttat zu werden. Zwei dieser Merkmale sind das Alter und das Geschlecht. In jungen Jahren ist auch die Gefahr besonders hoch, Opfer von Straftaten zu werden.³¹ Schweer und Hecking³² erklären dies durch eine insgesamt riskantere Lebensführung sowie durch Defizite in der Gefahrenwahrnehmung. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass junge Menschen mitunter noch keine Verhaltensmuster für den Umgang mit bedrohlich erscheinenden Situationen ausgebildet haben. Neben dem Alter ist auch das Geschlecht relevant. Laut Wetzels und Grewe³³ bilden junge Männer die am meisten gefährdete Gruppe. Zu den weiteren Merkmalen, welche die Viktimisierungswahrscheinlichkeit erhöhen, zählen die Andersartigkeit des Opfers (z. B. Brille, Dickleibigkeit) und körperliche Schwäche. Andersartigkeit kann insbesondere dann zu Ablehnung führen, wenn sie als selbst verschuldet wahrgenommen wird (beispielsweise bezüglich der Dickleibigkeit, die als Disziplinlosigkeit interpretiert werden kann.³⁴ Olweus³⁵ unterscheidet generell zwischen dem provozierenden Opfertyp und dem passiven Opfertyp. Provozierendes und aggressives Verhalten von Seiten des Opfers erhöht die Viktimisierungsgefahr.³⁶ Im Gegensatz dazu gibt der passive Opfertyp anderen zu erkennen, „dass er sich unsicher und wertlos fühlt und nicht zurückschlagen wird, wenn er angegriffen oder beleidigt wird.“³⁷ An dieser Erkenntnis sollten persönlichkeitsstabilisierende Maßnahmen grundsätzlich ansetzen.

3.4 Sicherheitsempfinden

Laut Frevel³⁸ ist das persönliche Sicherheitsgefühl ein „Sammelprodukt von affektiven (Kriminalitätsfurcht), kognitiven (persönliche Risikoeinschätzung) und konnotativen (Bewertung der persönlichen körperlichen und psychischen Fähigkeiten, auf eine Form von Kriminalität zu reagieren und Schutz- und Vermeidungsverhalten anzuwenden) Haltungen“³⁹. Zwischen der Kriminalitätsfurcht und der tatsächlichen Kriminalitätsrate bestehen jedoch große Differenzen, wie auch eine Untersuchung in Brandenburg zeigte.⁴⁰

Einflussvariablen auf das Sicherheitsempfinden

Interessanterweise ist die Furcht bei denjenigen Personengruppen am größten, die statistisch am wenigsten von Kriminalität betroffen sind: bei Frauen und älteren Menschen. Eine Erklärungsmöglichkeit ist die

³¹ Vgl. Walter, M. (2001): Jugendkriminalität: eine systematische Darstellung. 2. Auflage. Stuttgart: Boorberg, S. 315ff.

³² Vgl. Schweer, M.-K.-W.; Hecking, J. (1999): Kriminalitätsfurcht von Jugendlichen. Empirische Befunde zur Viktimisierung im Jugendalter. In: Zeitschrift für soziale Probleme und soziale Kontrolle. Heft 1, 10. Jahrgang, S. 74.

³³ Vgl. Wetzels, P.; Grewe, W.; Mecklenburg, E.; Bilsky, W.; Pfeiffer, C. (1995): Kriminalität im Leben alter Menschen. Stuttgart: Kohlhammer, S. 56.

³⁴ Vgl. Schuster, B. (2007): Psychische Gewalt durch Mobbing und soziale Abgrenzung. In: Landeskommision Berlin gegen Gewalt (Hrsg.) (2007): Berliner Forum Gewaltprävention. Nr. 29, 8. Jahrgang, S. 68ff.

³⁵ Vgl. Olweus, D. (2006): Gewalt in der Schule. Was Lehrer und Eltern wissen sollten - und tun können. S. 42f.

³⁶ Vgl. Schuster, B. (2007): Psychische Gewalt durch Mobbing und soziale Abgrenzung, S. 68ff.

³⁷ Vgl. Olweus, D. (2006): Gewalt in der Schule. Was Lehrer und Eltern wissen sollten - und tun können. S. 42f.

³⁸ Vgl. Frevel, B. (1999): Kriminalität – Gefährdungen der inneren Sicherheit? Opladen 1999, S. 59.

³⁹ Vgl. Unger, M. (2008): Sicherheitsempfinden der Bevölkerung unter Berücksichtigung der Rolle der Medien. Magisterarbeit an der Universität Wien, S. 11f.

⁴⁰ Vgl. Dost, M. (2003): Kriminalitätsfurcht und subjektive Sicherheitsempfinden – einleitende Erkenntnisse. In: Landeskommision Berlin gegen Gewalt (Hrsg.): Berliner Forum Gewaltprävention, Nr. 12, 2003, 4. Jahrgang, S. 25.

Verletzbarkeithypothese, die davon ausgeht, dass Frauen und ältere Menschen verletzlicher sind und die Opferwerdung deshalb als folgenreicher bewertet wird.⁴¹ Bei älteren Menschen könnte neben der schlechteren körperlichen Verfassung auch schlechte Beleuchtung, die das Zurechtfinden aufgrund der schwächeren Sehkraft erschwert, zur Unsicherheit beitragen.⁴² Neben Alter und Geschlecht gibt es weitere Einflussvariablen auf das Sicherheitsempfinden. So stellte Frevel⁴³ fest, dass auf dem Land ein höheres Sicherheitsgefühl herrscht als in der Stadt und dass Personen mit höherem Bildungsstand und somit höherem Verdienst ein positiveres Sicherheitsgefühl haben.⁴⁴ Dost⁴⁵ erklärt zuletzt genannten Aspekt damit, dass Menschen mit einem höheren Einkommen in Gebieten leben, in denen es seltener zu Kriminalitätsdelikten kommt. Weiterhin haben die dispositionelle Kriminalitätsfurcht und eigene Gewalterfahrungen einen Einfluss auf das Sicherheitsempfinden. Dispositionelle Kriminalitätsfurcht beschreibt ein Persönlichkeitsmerkmal, welches dazu führt, dass Menschen mit einer hohen Ausprägung dieses Merkmals Situationen schneller als bedrohlich oder unsicher einschätzen.⁴⁶ Eine Studie in öffentlichen Verkehrsmitteln Bremens ergab zudem, dass das Sicherheitsempfinden bei Fahrgästen besonders schwach ist, wenn sie bereits Zeuge oder Opfer einer Gewalttat beim ÖPNV geworden sind.⁴⁷

Erklärungsansätze für Unsicherheitsgefühle

Wodurch entstehen Unsicherheitsgefühle allgemein, unabhängig von modifizierenden Personeneigenschaften? In der Theorie werden vor allem zwei Ansätze diskutiert: die „Broken Windows“- bzw. „Disorder“-Theorie und die „Prospect-Refuge-Theorie“.

Die „Broken-Windows“-Theorie wurde erstmals 1982 von Kelling und Wilson beschrieben. Sie postuliert, dass Kriminalität dort gedeiht, wo unordentliches Verhalten unkontrolliert durchgeht.⁴⁸ Solche Zeichen mangelnder Kontrolle können sowohl physischer Natur sein (ungepflegte, beschädigte Räumlichkeiten) als auch sozialer (Anwesenheit ungepflegter Personen, sogenannte „soziale Incivilities“). Heruntergekommene Gegenden können demnach potenziellen Straftätern den Eindruck vermitteln, das hier „die soziale Kontrolle niedrig ist und das Einhalten von Normen nicht sanktioniert wird“.⁴⁹ Soziale Zeichen mangelnder Kontrolle stören laut LaGrange, Ferraro und Supanic (1992) das Sicherheitsempfinden, weil die betreffenden Personen mitunter als unberechenbar, belästigend und bedrohlich empfunden werden.⁵⁰ Überträgt man die Annahmen dieser Theorie auf den ÖPNV, so bedeutet das, dass Fahrgäste verschmutzte Fahrzeuge und Haltestellen sowie die Anwesenheit von ungepflegten Personen mit einer geringen Kontrollrate interpretieren. Gleichzeitig gehen sie davon aus, dass die Wahrscheinlichkeit hoch ist, Opfer zu werden.⁵¹ Bei einer Fahrgastbefragung in Bremen ergab sich zwischen dem Sauberkeits- und dem Sicherheitsempfinden ein schwacher, aber statistisch signifikanter Zusammenhang von 0,25. Tendenziell fühlen sich Fahrgäste also in Fahrzeugen, die sie als unsauber empfinden, auch unsicherer.⁵² Weitere Evidenz für die „Broken-Windows“-Theorie lieferte eine Befragung von Verkehrsbetrieben. Diese führten als häufigstes Sicherheitsproblem die „sozialen Incivilities“

⁴¹Vgl. Dost, M. (2003): Kriminalitätsfurcht und subjektive Sicherheitsempfinden – einleitende Erkenntnisse, S. 26.

⁴²Vgl. ebd. S. 27.

⁴³Vgl. Frevel, B. (1999): Kriminalität – Gefährdungen der inneren Sicherheit? Opladen 1999, S. 67.

⁴⁴Vgl. Unger, M. (2008): Sicherheitsempfinden der Bevölkerung unter Berücksichtigung der Rolle der Medien. S. 11f.

⁴⁵Vgl. Dost, M. (2003): Kriminalitätsfurcht und subjektive Sicherheitsempfinden – einleitende Erkenntnisse, S. 28.

⁴⁶Belina, B. (2006): Sicherheit, Sauberkeit und Videoüberwachung im ÖPNV. Einstellungen der Fahrgäste in Bremen. ForStaR Gutachten, S. 31.

⁴⁷Vgl. ebd. S. 22 und 39.

⁴⁸Vgl. Kelling, G. L.; Wilson, J. Q. (1982): Broken Windows: The police and neighborhood safety. In: The Atlantic Monthly, S. 29-38.

⁴⁹Vgl. Belina, B. (2006): Sicherheit, Sauberkeit und Videoüberwachung im ÖPNV, S. 6.

⁵⁰Vgl. Rölle, D.; Lohmann, G.; Flade, A. (2004): Subjektive Sicherheit im öffentlichen Verkehr aus Sicht der Verkehrsunternehmen. Bericht im Rahmen der Schriftenreihe SuSi-Plus, S. 11.

⁵¹Vgl. Belina, B. (2006): Sicherheit, Sauberkeit und Videoüberwachung im ÖPNV, S. 6.

⁵²Vgl. ebd. S. 27.

an.⁵³ Neben Randgruppen scheinen insbesondere Schüler, die sich gegenüber anderen Schülern aggressiv verhalten, ein Sicherheitsproblem darzustellen.

Folgt man der „Broken-Windows“-Theorie, so sollten Verkehrsbetriebe über das bislang Erreichte noch systematisch darauf achten, dass Zeichen von Vandalismus und andere Schäden in Fahrzeugen und an Haltestellen/Bahnhöfen schnell beseitigt werden und dass sowohl Fahrzeuge als auch Haltestellen/Bahnhöfe stets sauber erscheinen. Darüber hinaus wäre nach dieser Theorie zu empfehlen, dass zum Beispiel durch die Hilfe von Einrichtungen der Sozialarbeit und Jugendhilfe, die „sozialen Incivilities“ eingeschränkt werden.

Neben der „Broken-Windows“-Theorie wird auch die „Prospect-Refuge“-Theorie“ von Appleton zur Erklärung der für das Sicherheitsempfinden wichtigen Faktoren, herangezogen. Appleton postuliert, dass die Möglichkeit, die Gegend/Räumlichkeiten zu überschauen („prospect“), ohne selbst gesehen zu werden („refuge“), ein grundlegendes menschliches Bedürfnis ist.⁵⁴ Bezogen auf den ÖPNV bedeutet das, dass Fahrzeuge, Haltestellen, Bahnhöfe und deren Umgebung überschaubar gestaltet sein sollten, zum Beispiel durch klare räumliche Strukturen und transparente Baumaterialien. Dies bietet dem Fahrgast die Möglichkeit, Gefahren frühzeitig zu erkennen und sich gegebenenfalls darauf vorzubereiten bzw. Schutz („refuge“) zu suchen.⁵⁵ Zu einer besseren Überschaubarkeit trägt auch eine bessere Beleuchtung bei. Um dem Bedürfnis der Fahrgäste nach Schutz und Sicherheit Rechnung zu tragen, dienen beispielsweise folgende Maßnahmen: Sicherheitspersonal, „Halten auf Wunsch“ in den Nachtstunden, Notrufsprechanlagen an Haltestellen/Bahnhöfen sowie in den Fahrzeugen, Einrichtung einer SOS-Handynummer sowie Videoüberwachung.

3.5 Einflussfaktoren und deren Beeinflussbarkeit

Um Einflussfaktoren identifizieren zu können, ist zunächst zu definieren, welche unerwünschten Ereignisse und Folgen reduziert werden sollen. Gegenstand der Betrachtung sollen zunächst Fälle von Gewalt sein. Damit solche Vorfälle stattfinden können, müssen mehrere Faktoren zusammen kommen. Von besonderem Interesse sind dabei Faktoren, die sich beeinflussen lassen.

Durch Befragungen (Fragebogen, Experteninterviews, Gruppendiskussionen) von Fahrgästen und ÖPNV-Personal könnten solche und weitere Einflussfaktoren im Hinblick auf das Phänomen „Gewalt“ im ÖPNV ermittelt bzw. erhärtet werden. Des Weiteren könnte nach der Akzeptanz bestimmter Maßnahmen gefragt werden.

⁵³ Vgl. Rölle, D.; Lohmann, G.; Flade, A. (2004): Subjektive Sicherheit im öffentlichen Verkehr aus Sicht der Verkehrsunternehmen, S. 8.

⁵⁴ Vgl. Hammitt, W. E. (2002): Urban forests and parks as private refuges. In: Journal of Arboriculture, 28 (1), 2002, S. 20.

⁵⁵ Vgl. Rölle, D.; Lohmann, G.; Flade, A. (2004): Subjektive Sicherheit im öffentlichen Verkehr aus Sicht der Verkehrsunternehmen, S. 8.

4 Beteiligte und Handelnde im Bereich ÖPNV-Sicherheit

4.1 Identifizierung der Beteiligten und Handelnden

Durch Informationen aus den geführten Expertengesprächen und Befragungen konnten u. a. Beteiligte und Handelnde im Bereich ÖPNV-Sicherheit identifiziert und in die Untersuchung einbezogen werden. Die Auflistung ist allerdings nicht als endgültige und vollständige Aufzählung aller Akteure zu verstehen, die sich hauptverantwortlich mit dem Thema „Sicherheit im ÖPNV“ befassen. Bei den Ausgewählten handelt es sich um die nach erster Betrachtung wichtigsten „Player“, die zudem in die Erstellung der Studie konkret einbezogen (z. B. Befragungen, Experteninterviews) werden konnten. Es wird empfohlen, weitere Beteiligte zu identifizieren.

Tabelle 2: Ausgewählte Beteiligte und Handelnde im Bereich ÖPNV-Sicherheit

Institution	Bereich
Bundespolizei	Bundespolizeidirektion Berlin (Stabsbereich Einsatz)
Ministerium des Innern des Landes Brandenburg	Abteilung IV Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Polizei, Ordnungsrecht, Brand- und Katastrophenschutz Referat IV/42 Kriminalitätsangelegenheiten
Landeskriminalamt des Landes Brandenburg	Abteilung 100 „Zentralstellenaufgaben“ Dezernat „Landesanalysezentrum“
Senatsverwaltung für Inneres und Sport Berlin	Abteilung III Öffentliche Sicherheit und Ordnung Referat III B Recht der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, Waffenrecht, Aufsicht über den Polizeivollzugsdienst, Lagezentrale
Landeskriminalamt des Landes Berlin	LKA 1 Delikte am Menschen
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg	Abteilung 4 Verkehr Referat 43 ÖPNV, Eisenbahnen
DB Sicherheit GmbH	Regionalbereich Nordost, Security
S-Bahn Berlin GmbH	Sicherheit
Berliner Verkehrsbetriebe A. ö. R.	Security
VBB GmbH	Bereich Planung und Fahrgastinformation, Aufgabenbereich „Sicherheit und Service“
Kommunale Verkehrsunternehmen	

Quelle: Eigene Darstellung.

4.2 Aufgaben und Rollenverständnis der Handelnden

Bundespolizei⁵⁶

Die Bundespolizei (BPOL) untersteht dem Bundesministerium des Innern. Im Sicherheitssystem der Bundesrepublik Deutschland nimmt sie umfangreiche und vielfältige polizeiliche Aufgaben wahr, die im Gesetz über die Bundespolizei sowie auch in zahlreichen anderen Rechtsvorschriften geregelt sind. Innerhalb des bestehenden Sicherheitsverbundes arbeitet sie auf der Grundlage von Sicherheitskooperationen eng mit den Polizeien und anderen Sicherheitsbehörden von Bund und Ländern und darüber hinaus mit vielen ausländischen Grenzbehörden zusammen. Zu den Hauptaufgaben der Bundespolizei gehören die Bereiche „Grenzschutz“, „Bahnpolizei“, „Luftsicherheit“ und „Sonstige Aufgaben“ (u. a. Verwendung zur Unterstützung eines Bundeslandes).

⁵⁶ Vgl. www.bundespolizei.de vom 20. Februar 2010.

Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Bahnverkehrs (Bahnpolizei)

Die Bundespolizei hat die Aufgabe, auf dem Gebiet der Eisenbahnen des Bundes Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung abzuwehren, die

- den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen oder
- beim Betrieb der Bahn entstehen oder
- von den Bahnanlagen ausgehen.

Dazu gehören auch Maßnahmen der Strafverfolgung.

Hieraus ergeben sich folgende Einsatzschwerpunkte:

- Präventions- und Strafverfolgungsaufgaben auf den Bahnhöfen und Bahnanlagen, z. B. gegen Vandalismus, Eigentums- und Gewaltdelinquenz (Graffiti, Diebstahl und Körperverletzung) sowie gefährliche Eingriffe in den Bahnverkehr,
- Präsenzstreifen, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr und im Zusammenhang mit Reisebewegungen aus Anlass demonstrativer Aktionen,
- Gezielte Streifenaktivität und Fahndung in kriminalitätsgefährdeten Zügen im Personen-Nahverkehr aber auch im Güterverkehr,
- Schutzmaßnahmen auf Bahnhöfen und in Zügen im Zusammenhang mit der Personenbeförderung bei Großveranstaltungen (z. B. Fußballfan-Begleitung),
- Gefahren abwehrende Maßnahmen zur Verhinderung von Gewalt bei der Beförderung von radioaktiven Stoffen im Rahmen der CASTOR-Transporte.

Sowohl die Sicherheitskooperationen mit den Polizeien der Länder als auch die im Dezember 2000 zwischen der Bundespolizei und der Deutschen Bahn AG vereinbarte Ordnungspartnerschaft haben zusätzlich zu einer Steigerung des Sicherheitsgefühls der Reisenden beigetragen. Sitz der Bahnpolizei der Region Berlin-Brandenburg befinden sich u. a. in Berlin Ostbahnhof und Berlin Hauptbahnhof.

Landeskriminalamt des Landes Brandenburg⁵⁷

Das Landeskriminalamt ist die kriminalpolizeiliche Zentralstelle des Landes. Im Rahmen der Zentralstellenfunktion werden Lagebilder zu verschiedenen Problemfeldern erarbeitet sowie landesweite statistische Daten zur Verfügung gestellt und analysiert. In der Abteilung LKA 100 „Zentralstellenaufgaben“ befindet sich das „Landesanalysezentrum“. In diesem wird die kriminalpolizeiliche strategische Auswertung und Lagebewertung in einem Dezernat zusammengefasst. Dort laufen die polizeilich sicherheitsrelevanten Daten, vornehmlich der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) und anderer polizeilicher Vorgangsdaten, an einem Punkt zusammen und können ausgewertet werden.

⁵⁷ Vgl. www.internetwache.brandenburg.de vom 21. Februar 2010.

Die Abteilung „Verkehr“ ist zuständig für die Planung und Verwirklichung der verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung. Sie sichert die verantwortungsbewusste Mobilität auf der Schiene, der Straße, den Wasserwegen und in der Luftfahrt. Darüber hinaus ist die Abteilung „Verkehr“ für die Umsetzung des Verkehrsrechtes und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit verantwortlich.



Für die Belange des ÖPNV ist das Referat 43 „ÖPNV, Eisenbahnen“ verantwortlich. Die Grundlage zur Entwicklung eines integrierten Nahverkehrssystems in der Hauptstadtregion bildet der Landesnahverkehrsplan. Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden im Wettbewerb die Regionalverkehrsleistungen vergeben. Mittels des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg als Regieebene werden die strategischen und planerischen Vorgaben koordiniert und umgesetzt. Das Referat ist auch für die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen (ÖPNV-Gesetz) zuständig. Dies ist eine wichtige Grundlage für den übrigen ÖPNV (Busverkehre) in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte. Zum Aufgabenspektrum gehören auch die Fach- und Rechtsaufsicht im Eisenbahnbereich. Für die Schieneninfrastruktur werden die landesseitigen Vorstellungen erarbeitet. Besonderes Augenmerk liegt auf der demografischen Entwicklung und einer

sozialen, wirtschaftlichen sowie nachhaltigen Gestaltung des Nahverkehrssystems im Kundeninteresse der Fahrgäste. Mit der Setzung von Qualitätsstandards soll das ÖPNV-System verbessert werden, so auch der schrittweise Ausbau barrierefreier Reiseketten.

DB Sicherheit GmbH

Die DB Sicherheit GmbH (DB Sicherheit) wurde 2006 gegründet und ist ein Teilbereich des Geschäftsfeldes DB Dienstleistungen, das zur DB Mobility Logistics AG gehört, in der die Mobilitäts- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns zusammengefasst wurden. Die DB Sicherheit bündelt Sicherheitsfunktionen im DB-Konzern und bietet umfassende und professionelle Sicherheits- und Ordnungsdienstleistungen für Reisende, Mitarbeiter, Güter, Bahnanlagen und Immobilien an. So gehören zu den Dienstleistungen der DB Sicherheit Sicherheits- und Ordnungsdienste, Werk- und Objektschutz, Pforten- und Empfangsdienste, Ticket- und Fahrscheinkontrolldienste, Passagier- beziehungsweise Gepäckkontrollen. Die DB Sicherheit beschäftigt mehr als 2200 Mitarbeiter, die Bahnhöfe, Flughäfen, Geschäftsgebäude oder Werke, Busse, Bahnen oder Fußballstadien rund um die Uhr durch Schutz- und Sicherheitsdienste betreuen.⁵⁹

⁵⁸ Vgl. www.mil.brandenburg.de vom 15. Februar 2010.

⁵⁹ Vgl. www.deutschebahn.com vom 21. Februar 2010.

*S-Bahn Berlin GmbH*⁶⁰

Die S-Bahn Berlin GmbH (S-Bahn) ist eine 100-prozentige Tochter der DB Mobility Logistics AG. Sie wurde am 1. Januar 1995 als GmbH gegründet und ist seit 2004 dem Geschäftsfeld DB Stadtverkehr zugeordnet. Die Linien der S-Bahn verbinden die Berliner City in alle Richtungen mit dem näheren Umland.

*Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)*⁶¹

Die BVG betreiben den U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehr in Berlin. Die Stadt Berlin ist zu 100 % Eigentümerin der BVG. Die BVG ist Mitglied im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und juristisch eine Anstalt des öffentlichen Rechts. Die BVG ist das größte kommunale Nahverkehrsunternehmen nicht nur in Deutschland, sondern im deutschen Sprachraum überhaupt.

*Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)*⁶²

Die GmbH im Eigentum der Länder Berlin und Brandenburg sowie der brandenburgischen Landkreise und kreisfreien Städte koordiniert die 40 öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen der Region Berlin-Brandenburg. Mit ca. 30.000 km² gehört der VBB zu den größten Verkehrsverbänden in Europa (nach Flächenanteil) und verfügt über rund 3,4 Millionen Fahrgäste täglich.

Die Gesellschafter sind zuständig für die Bestellung von Verkehrsleistungen, die von den Verkehrsunternehmen erbracht werden. Politische und unternehmerische Verantwortung sind somit klar voneinander getrennt. Die Gesellschafter sind in ihren Entscheidungen unabhängig von den Verkehrsunternehmen.

Der Verkehrsverbund übernimmt die Schnittstellenfunktion zwischen Politik und Verkehrsunternehmen. Der VBB koordiniert die Interessen der verschiedenen Partner und gestaltet die Entwicklung eines leistungsstarken integrierten Nahverkehrssystems. Zu den Aufgaben gehören neben Abstimmung und Planung der Verkehrsangebote der einheitliche Verbundtarif, Verbundmarketing, Kundeninformation, Vertriebskoordination und Einnahmeverteilung.

4.3 Darstellung und erste Bewertung der Kommunikationsabläufe zwischen den Beteiligten

Aus den Expertengesprächen und Befragungen konnten folgende Kooperationen zwischen den Beteiligten lokalisiert werden:

Tabelle 3: Formen der Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten im Bereich ÖPNV-Sicherheit

Name der Kooperation	Turnus	Beteiligte	Themen
Ordnungspartnerschaft seit 2000		Bundespolizei und DB Sicherheit GmbH	Keine Angaben
Regionale Ordnungspartnerschaft		DB Station & Service, Ordnungsamt, Kommune, Landespolizei (Schutzbereiche)	Keine Angaben
Ordnungspartnerschaften in Brandenburg		Schutzbereiche der Polizei und kommunale Verkehrsbetriebe	Keine Angaben
Gemeinsame Ermittlungsgruppe		Bundespolizei und Landespolizei Brandenburg	Gemeinsame Nachverfolgung von Tätern bei Strafverstoß an Bahnanlagen

⁶⁰ Vgl. www.deutschebahn.com vom 23. Februar 2010.

⁶¹ Vgl. www.bvg.de vom 22. Februar 2010.

⁶² Vgl. www.vbbonline.de vom 20. Februar 2010.

„ÖPNV-Lenkungsgremium – Sicherheit in Berlin“	1/Quartal	LKA Berlin, Bundesamt für Güterverkehr, S-Bahn, BPOL, BVG	ÖPNV in Berlin, Lageerfassung von Berlin, Themen-Überschneidungen, Ansätze für gemeinsame Aktionen
Sicherheitsrunden	1/Monat	Geschäftsführer der Verkehrsunternehmen, Sicherheitsbeauftragte, Security-Manager, DB Regio, S-Bahn, DB Fernverkehr sowie Infrastrukturbeteiligte von DB Netz, DB Station & Service	Treffen auf Arbeitsebene, Auswertung der Vorkommnisse/Vorfälle, Erörterung konkreter Maßnahmen, Beschlüsse treffen (bspw. verstärkte Streifen, Bahnanlagen sichern), operative Tätigkeit
regionales Planungs- und Steuerungsteam	3xjährlich	Leiter der Bundespolizei-Inspektionen (Schutzbereiche), DB Geschäftsfelder (Security Manager, Sicherheitsbeauftragte)	Grundsätzliche Fragestellungen, Überblick zur gesamten Sicherheitslage, Vorausschau bei wichtigen bevorstehenden Ereignissen und Positionierung, Strategische Runden mit den Polizeidirektionen
AKUS – Arbeitskreis für Unternehmenssicherheit Berlin-Brandenburg		über 200 Unternehmen aus dem Sicherheitsbereich	Alle Fragen der Unternehmenssicherheit, Informationsaustausch zwischen den beteiligten Unternehmen
Sicherheitspartnerschaft		DB Sicherheit und Innensenat Berlin, S-Bahn Berlin	Wichtige aktuelle Ereignisse, Hoher Informationsaustausch, Wertung der Ereignisse und damit Rückkopplung für DB Sicherheit zum optimalen Einsatz des Sicherheitspersonals
DFB – Runder Tisch		Sportvereine, Unternehmen, Polizei	Sport- und Gewaltprävention, Verhaltenskodex, Was kann jeder zu konkreten Themen vorbeugend beitragen?, Maßnahmen mit Bundespolizei bei Risikospielen
Ordnungspartnerschaft		S-Bahn Berlin und Bundespolizei	
„Clearing-Stelle“		S-Bahn Berlin und Opfer von Straftaten	Betreuung von Randgruppen an Bahnhöfen (Sozialarbeiter überzeugt Opfer zur Anzeige)
UTTP – internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen		BVG, insgesamt 3100 Institutionen des ÖPNV	Erfahrungsaustausch, Arbeitsgruppe
BVG-Ordnungspartnerschaft	1/Quartal	BVG, LKA Berlin, S-Bahn, DB Sicherheit	
VDV - (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)		BVG (insgesamt 12-15 Teilnehmer)	Arbeitsgruppe zum Thema „Security“
Netzwerk „Opferbetreuung“		Presse, Opfer-Beratungsstellen, Polizei, Sozialarbeiter und Verkehrsunternehmen	
Arbeitsgruppe Fahrgastsicherheit der Verbände	Zweimal jährlich	VBB, VVM, RMV, VRR, VRS, VVO, Regio Hannover	Fahrgastsicherheit – und monitoring, Sicherheitsthemen aus Sicht der Aufgabenträger, strategischer Erfahrungsaustausch

Quelle: Eigene Darstellung.

Bewertung der Kommunikationsabläufe

Insgesamt bestehen vielfältige Kooperationen zwischen den Beteiligten des ÖPNV-Sicherheitsbereiches. Daran lässt sich erkennen, dass die Zusammenarbeit auf unterschiedliche Art und Weise und zu diversen Themen erfolgt. Besonders häufig erfolgt eine Zusammenarbeit im Sicherheitsbereich des ÖPNV in Form von Ordnungspartnerschaften (OPA). Eine Auflistung aller Ordnungspartnerschaften zwischen den Schutzbereichen der Landespolizei Brandenburgs und den kommunalen Verkehrsbetrieben befindet sich in Anlage 4. Die Ordnungspartnerschaften bilden ein effektives Lösungsmodell für mehr Sicherheit durch die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und der örtlichen Polizei.

Die Ordnungspartnerschaft zwischen der Bundespolizei und DB Sicherheit begeht im Jahr 2010 ihr 10-jähriges Jubiläum. Sie gilt als ein Beispiel der guten Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten. Sie besitzt bundesweit einen Vorzeigecharakter und ist gleichzeitig Vorreiter für andere Kooperationen. Die regionalen Ordnungspartnerschaften zwischen den Bundes- und Landespolizeien, DB Station & Service, den kommunalen Verkehrsbetrieben und kommunalen Bahnhöfen wirken sich vorteilhaft auf die Kommunen aus. Durch die Kooperationen können die Kommunen sich in den Sicherheitsprozess mit einbringen und vom Informationsaustausch profitieren. Die gemeinsame Ermittlungsgruppe zwischen der Bundespolizei und der Landespolizei Brandenburgs an Bahnanlagen ist wichtig für die bereichs- und zuständigkeitsübergreifende Zusammenarbeit bei der Verfolgung und Aufklärung von Straftaten, die bahnhofsübergreifend verlaufen.

Nach Aussagen der S-Bahn ist die Zusammenarbeit mit dem Land Berlin besser geregelt als die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg. Zwischen der S-Bahn und der Landespolizei Brandenburg gibt es nur eine begrenzte Kooperation, so dass diese Zusammenarbeit eher als „vernachlässigt“ erscheint. Hauptsächliche Themenschwerpunkte bei den Ordnungspartnerschaften mit der S-Bahn sind die Diskotheken-Verkehre und die Graffiti-Prävention. Darüber hinaus ist die S-Bahn das einzige Unternehmen im VBB, welches sich aktiv für die Opferbetreuung engagiert. Zwar besteht seitens der S-Bahn keine direkte Kommunikation mit offiziellen Opfer-Betreuungsstellen, und es existiert auch keine offizielle Partnerschaft mit diesen, aber es gibt ein Netzwerk zwischen Presse, Opfer-Beratungsstellen, Polizei, Sozialarbeitern und Verkehrsunternehmen.

Die BVG arbeiten neben den aufgezählten Kooperationen mit allen Institutionen zusammen, die etwas mit „Security“ zu tun haben (auch international). Zusätzlich finden wöchentlich gemeinsame Treffen mit der Landespolizei Berlin und tägliche ein telefonischer Kontakt zu den Sicherheitspartnern statt. Insgesamt verläuft die Kommunikation zwischen BVG und der Landespolizei Berlin sehr intensiv. Dagegen besteht nach Aussage der BVG so gut wie kein Kontakt zur Landespolizei Brandenburg, und es gab bisher auch noch keine gemeinsamen Treffen zu sicherheitspolitischen Themen. Deshalb existieren bei der BVG keine Kooperationen mit dem Land Brandenburg. Das mag sicher auch daran liegen, dass das BVG-Netz wenige Berührungspunkte mit dem Land Brandenburg aufweist. Alle kommunalen Verkehrsunternehmen des Landes Brandenburg sind Vertragspartner des VBB, nur die DB Sicherheit ist kein Vertragspartner des VBB.

Erfahrungsaustausch

Bezüglich des Erfahrungsaustausches zu sicherheitsrelevanten Themen stehen die Leitstellen bei der S-Bahn untereinander in regelmäßigem Kontakt. Des Weiteren gibt es zwischen der S-Bahn und der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) eine Kooperation auf operativer Ebene. Zwischen der Landespolizei Berlin und der S-Bahn erfolgt ein Informationsaustausch zu Treffpunkten von Personen mit „rechter“ Gesinnung und zu Ereignissen mit „rechtem“ Hintergrund. Nach den Erkenntnissen aus diesen Gesprächen wird ggf. das Sicherheitspersonal verstärkt eingesetzt.

Der Erfahrungsaustausch bei der BVG besteht nach Aussage der BVG in regelmäßigen Kongressen und Seminaren, die von professionellen Anbietern durchgeführt werden. Hier ist ein professioneller Informationsaustausch möglich. Darüber hinaus erfolgt bei der BVG ein Informationsaustausch mit weiteren großen Unternehmen und Sicherheitsorganisationen per Telefon und innerhalb des Bereiches „Sicherheit im ÖPNV“ mit Fachkollegen. Nach Aussage der Befragten der BVG spielen Netzwerke vor allem für große internationale Verkehrsunternehmen eine wichtige Rolle.

Auch bei den kommunalen Verkehrsunternehmen bestehen Kooperationen mit anderen Institutionen bezüglich sicherheitsrelevanter Themen. Nachfolgend werden diese nun separat anhand der Ergebnisse aus den Fragebögen in einer Übersicht veranschaulicht.

Tabelle 4: Kooperationspartner kommunaler Verkehrsunternehmen

Kooperationspartner	Art und Weise der Kooperation	Themen der Kooperation
Bundespolizei und Landespolizei (Schutzbereiche)	Schulungen, Gespräche, Auswertungen, Sicherheitstreffen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen der Region, Sicherheitspartnerschaften	Streife im Zug (Prävention), Verfolgung (Strafanzeige, strafrechtliche Verfolgung), Schadensregulierung, Prävention, Gefahren, Problemsituationen und Vor-Ort-Aktionen
Landeseisenbahnaufsicht (Senatsverwaltung), Eisenbahnbundesamt	Vorschriften, Kontrollen, Abnahmen	Sicherheit im Bahnbetrieb
Verkehrswacht	Schulung	Politische Themen, Prävention
Schulen	Schulung, Gespräche	Prävention, Gefahren und Verhalten von Schülern
Aufgabenträger ÖPNV	Regelmäßige Gespräche, Durchführung von Projekten, gemeinsame Untersuchungen	Bestellung des Verkehrsangebotes, Gestaltung der Schulanfangszeiten

Quelle: Eigene Darstellung.

5 Darstellung der Rahmendaten für den ÖPNV im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Der VBB ist zuständig für den öffentlichen Personennahverkehr. Anteilseigner am VBB sind die Länder Berlin (zu 33 1/3 %) und Brandenburg (zu 33 1/3 %) sowie die 14 Landkreise und vier kreisfreien Städte des Landes Brandenburg (zu 33 1/3 %). Das Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg ist identisch mit den Ländergrenzen der Länder Berlin und Brandenburg.

Abb. 2: Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg



Quelle: Zahlen und Fakten, Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009), S. 79.

Die besondere Herausforderung des VBB liegt in den regionalen Unterschieden der Länder Berlin und Brandenburg. Berlin hat 3,4 Mio. Einwohner und verzeichnet eine Einwohnerdichte von 3.821 Einwohnern je km². Brandenburg dagegen hat 2,5 Mio. Einwohner und verzeichnet eine Einwohnerdichte von 83 Einwohnern je km². Somit muss auf die verschiedenen Fahrgastanforderungen und Fahrgastprofile entsprechend eingegangen werden.

5.1 Entwicklungen des Verkehrsaufkommens

5.1.1 Entwicklung der Verbundfahrgastzahlen (in Mio.)

Die Anzahl der Fahrgastzahlen im 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.

Tabelle 5: Verbundfahrgastzahlen in Mio.

Jahr	jährlich	täglich
1999	1.038	2,84
2000	1.061	2,91
2001	1.136	3,11
2002	1.176	3,22
2003	1.185	3,25
2004	1.197	3,28
2005	1.227	3,36
2006	1.256	3,44
2007	1.237	3,39
2008	1.240*	3,40*

*vorläufige Zahlen

Quelle: Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009).

5.1.2 Entwicklung der Verbundfahrgastzahlen in Mio. nach Verkehrsträgern

Insgesamt gab es in den letzten Jahren eine positive Entwicklung bei den Verbundfahrgastzahlen. Im Folgenden soll nun aufgezeigt werden, wie sich die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf die einzelnen Verkehrsträger zwischen den Jahren 2004 bis 2008 verteilte.

Im Bereich der Regionalbahn (SPNV) ist eine kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. So stieg die Anzahl der Fahrgäste von 40,6 Mio. im Jahr 2004 auf 52,1 Mio. im Jahr 2008 (+ 28,3 %). Auch bei der S-Bahn (SPNV) stiegen die Fahrgastzahlen im Verlauf der letzten Jahre stetig an. So betrug im Jahr 2004 die Anzahl der Fahrgäste noch 318 Mio. Personen und stieg bis zum Jahr 2008 auf 388 Mio. Fahrgäste (+ 22 %).

Tabelle 6: Verbundfahrgastzahlen in Mio. nach Verkehrsträgern

Jahr	Regionalbahn (SPNV)	S-Bahn (SPNV)	üÖPNV	Verbundfahrgäste*
2004	40,6	318,0	1.046,2	1.197,0
2005	42,8	356,0	1.044,7	1.227,0
2006	48,5	374,3	1.052,4	1.254,0
2007	48,8	371,0	1.036,1	1.237,5
2008	52,1	388,0	1.011,0	1.240,0

* berücksichtigt die Um- und Übersteiger zwischen den Verkehrsunternehmen (Berechnung mit Faktor aus VBB-Verkehrserhebungen) z. Zt. Gibt es einen Anteil von ca. 15 % an Um- und Übersteigern an der Gesamtzahl aller (Unternehmens-)Fahrgäste.

Quelle: VBB GmbH, eigene Daten (Stand 01.02.2010)

Gegenüber dem Fahrgastzahlenanstieg beim SPNV im ÖPNV sanken in den letzten vier Jahren die Verbundfahrgastzahlen des übrigen ÖPNV (Busverkehr). So betrug im Jahr 2004 die Zahl der Verbundfahrgäste des übrigen ÖPNV noch 1,046 Mrd. Personen und sank kontinuierlich (bis auf das Jahr 2006 mit einem leichten Fahrgastanstieg auf 1,052 Mrd. Fahrgästen) bis zum Jahr 2008 auf 1,011 Mrd. Fahrgäste. Insgesamt betrachtet verzeichnet der übrige ÖPNV nach der Anzahl der Fahrgäste die meisten Verbundfahrgäste, gefolgt von der S-Bahn und der Regionalbahn.

5.1.3 Entwicklung der Zugkilometer Regionalverkehr (in Mio. km)

In Berlin gab es bei den Zugkilometern des Regionalverkehrs einen stetig leichten Anstieg von 5,6 Mio. Zugkilometer im Jahr 1999 auf 6,1 Mio. Zugkilometer im Jahr 2008 (+ 8,9 %). In Brandenburg dagegen sank die Zahl der Zugkilometer des Regionalverkehrs von 31,8 Mio. Zugkilometer des Jahres 1999 auf 30,3 Mio. Zugkilometer im Jahr 2008, dies ist ein geringer Rückgang um 5,7 %.

Tabelle 7: Zugkilometer Regionalverkehr (in Mio. km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
1999	5,6	31,8	37,4
2000	5,6	32,2	37,8
2001	5,8	32,8	38,6
2002	5,9	32,8	38,7
2003	6,2	32,8	39,0
2004	6,1	32,2	38,3
2005	6,0	32,1	38,1
2006	6,0	31,3	37,3
2007	6,1	30,2	36,3
2008	6,1	30,3	36,4

Quelle: Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009).

So gab es dort einen Rückgang der Gesamtzugkilometer zwischen den Jahren 1999 und 2008 um 2,6 %. Und das obwohl von 1999 (37,4 Mio.) bis 2003 (39 Mio.) ein stetiger Anstieg der Zugkilometer des Regionalverkehrs im VBB zu verzeichnen gewesen ist.

5.1.4 Entwicklung der Zugkilometer S-Bahn (in Mio. km)

Bei der Entwicklung der Zugkilometer der S-Bahn in Berlin gab es von 1999 bis 2008 einen Anstieg von 27,3 Mio. km im Jahr 1999 bis auf 29,2 Mio. km im Jahr 2008 (+ 6,9 %). Dagegen sanken (wenn auch nur geringfügig) die Zugkilometer der S-Bahn in Brandenburg von 3,5 Mio. km im Jahr 1999 auf 3,4 Mio. km im Jahr 2008. Insgesamt stiegen die Zugkilometer der S-Bahn im VBB zwischen 1999 mit 30,8 Mio. km auf 32,6 Mio. km im Jahr 2008 (+ 5,5 %).

Tabelle 8: Zugkilometer S-Bahn (in Mio. km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
1999	27,3	3,5	30,8
2000	27,8	3,5	31,3
2001	27,8	3,4	31,2
2002	28,5	3,4	31,9
2003	29,0	3,4	32,4
2004	29,0	3,4	32,4
2005	29,1	3,5	32,6
2006	28,9	3,5	32,4
2007	29,1	3,4	32,5
2008	29,2	3,4	32,6

Quelle: Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009).

5.1.5 Nutzwagenkilometer übriger ÖPNV (in Mio. km)

Die Nutzwagenkilometer des übrigen ÖPNV im VBB sanken zwischen den Jahren 1999 und 2008 von 352,3 Mio km auf 310,1 Mio. km (- 12 %). Der Rückgang der Nutzwagenkilometer des übrigen ÖPNV verteilt sich unterschiedlich auf die Länder Berlin und Brandenburg. Berlin ist dabei stärker betroffen. Dort sanken die km von 262, 1 Mio. km im Jahr 1999 auf 220,8 Mio. km im Jahr 2008 (- 16 %). In Brandenburg verlief der Rückgang der Nutzwagenkilometer weniger ausgeprägt (- 1% zwischen 1999 und 2008).

Tabelle 9: Nutzwagenkilometer übriger ÖPNV (in Mio. km)

Jahr	Berlin	Brandenburg	VBB
1999	262,1	90,2	352,3
2000	260,4	89,2	349,6
2001	261,4	89,3	350,7
2002	264,7	89,2	353,9
2003	255,2	88,6	343,8
2004	245,3	91,4	336,7
2005	241,0	88,8	329,8
2006	239,0	88,1	327,1
2007	234,3	87,7	322,0
2008	220,8	89,3	310,1

Quelle: Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009).

5.2 Weitere Rahmendaten

5.2.1 Anzahl der Bahnhöfe und Haltestellen

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 hingegen keinen einzigen U-Bahnhof.

Tabelle 10: Haltestellen nach Verkehrsmitteln im Jahr 2008

Verkehrsmittel	Berlin	Brandenburg	VBB
Regional- und Fernbahnhöfe	21	309	330
S-Bahnhöfe	132	34	166
U-Bahnhöfe	170		170
Straßenbahnhaltestellen	377	250	627
Bushaltestellen	2.937	9.580	12.517
Fährhaltestellen	10	2	12

Quelle: Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009).

Insgesamt lag die Anzahl der Haltestellen (U-Bahn, Tram, Bus und Fähre) im Jahr 2008 im VBB bei 13.326. Die Anzahl der Bahnhöfe (Regional- und Fernverkehr sowie S-Bahn) im VBB lag im Jahr 2008 bei 496.



Bild:VIP Verkehrsbetrieb Potsdam

5.2.2 Anzahl der Betreiber von ÖPNV

Die Anlage 5 zeigt eine Auflistung aller dem VBB zugehörigen Verkehrsunternehmen inklusive deren Firmensitze und Geschäftsführer. Momentan gibt es 40 Verkehrsunternehmen (privat und öffentlich) im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Der aktuelle Marktanteil⁶³ der SPNV-Betreiber im VBB gestaltet sich wie folgt: 65 % DB Regio AG, 28 %, ODEG, 4 % Veolia (NEB) und 3 % Arriva (PEG)⁶⁴.

Abb.3: SPNV-Betreiber im VBB



Quelle: www.vbbonline.de vom 10. Februar 2010.

5.2.3 Anzahl der VBB-Linien in 2008

Insgesamt gab es im Jahr 2008 im VBB genau 1.109 Verkehrslinien, davon fuhren 256 in Berlin und 853 in Brandenburg. Den größten Anteil der Linien im VBB besaßen die Busse (963), gefolgt vom Bahn-Regionalverkehr (58), der Straßenbahn (45), der S-Bahn (25), der U-Bahn (9), der Fähre (7) und dem O-Bus (2). Wie bereits erwähnt gibt es in Brandenburg keinen U-Bahnhof und somit auch keine U-Bahnlinie.

⁶³ Nach 70 % Wettbewerb.

⁶⁴ Quelle: VBB GmbH, eigene Daten (Stand 01.02.2010).

Tabelle 11: VBB-Linien 2008

Verkehrsmittel	Berlin	Brandenburg	VBB
<i>Berlin-Brandenburg insgesamt:</i>	256	853	1109
Bahn-Regionalverkehr	18	40	58
S-Bahn	15	10	25
U-Bahn	9	-	9
Straßenbahn	23	22	45
Bus	185	778	963
O-Bus		2	2
Fähre	6	1	7

Quelle: Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009).

Die Verteilung der VBB-Linien auf die Länder Berlin und Brandenburg verläuft in gleicher Weise wie die Anzahl der Haltestellen und Bahnhöfe im VBB.

5.2.4 Standorte wichtiger Leitstellen und Knotenpunkte

Die BVG verfügt über eine „Zentrale Leitstelle“, die alle betrieblichen und verkehrlichen Belange nach sicherheitsrelevanten Maßstäben koordiniert. Dort werden alle für die BVG relevanten Informationen gesammelt, ausgewertet und aufbereitet, um sie dann an die entsprechenden Empfänger weiterzuleiten. Neben dieser zentralen Leitstelle gibt es noch die Leitstellen der Omnibusse, Straßenbahn und U-Bahn sowie die Leitstelle „Service und Security“. Um notwendige Verkehrsmaßnahmen bei Beeinträchtigungen des BVG-Liniennverkehrs zu steuern, bedarf es der engen Zusammenarbeit zwischen der „Zentralen Leitstelle“ und den anderen Leitstellen.

Neben der internen Kommunikation findet auch ein enger Informationsaustausch mit der Verkehrslenkung Berlin (VLB), der Verkehrsmanagementzentrale Berlin (VMZ), der Polizei und der Feuerwehr statt. Daher sind alle BVG-Leitstellen ausnahmslos an allen Tagen des Jahres rund um die Uhr besetzt.

Am 10. April 2002 nahm die neue BVG-Leitstelle „Service und Security“ ihren Betrieb auf. Sie arbeitet auch räumlich eng zusammen mit der „Zentralen Leitstelle“ der BVG. Beide können so noch aktueller und effizienter im Dienste des Kunden reagieren. Die Leitstelle kann dadurch im Bedarfsfall schneller Personal zur Fahrgastinformation anfordern und damit gezielter einsetzen. Nunmehr ist es möglich, alle Bahnhöfe über Kameras von einer Sicherheitsleitstelle aus zu beobachten, zusätzlich zu den Mitarbeitern in den bereits vorhandenen 4 SiS-Leitstellen (Osloer Straße, Kleistpark, Nollendorfplatz und Alexanderplatz), die für die Überwachung der einzelnen U-Bahnlinien zuständig sind. Für die Kollegen der Leitstelle „Service und Security“ ist auf einen Blick sichtbar, wo sich die Mitarbeiter des Ordnungsdienstes befinden.

Die Leitstellen der kommunalen Verkehrsunternehmen sind identisch mit dem Sitz der kommunalen Verkehrsunternehmen. Zu den betriebseigenen Leitstellen der S-Bahn und der DB AG liegen leider keine Angaben vor. Für alle technischen Defekte an den Zügen gibt es in Berlin-Pankow eine Notfallleitstelle, die Meldungen zu technischen Mängeln an den Zügen aufnimmt und bearbeitet.

Der VBB verfügt über ein flächendeckendes Kartenwerk für Berlin und Brandenburg; für verkehrsplanerische Arbeiten stehen eine umfangreiche Haltestellendatenbank sowie entsprechendes Kartenmaterial zu Verfügung. Der VBB verfügt nicht über Kartenmaterial im Sinne von Standortumgebungsplänen, die für die Kundeninformation relevant sind.

6 Darstellung und Bewertung der vorhandenen Datenlage zur Sicherheitslage ÖPNV

6.1 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der Bundespolizei

Allgemeines

In der PKS des Landes Brandenburg und des Bundes können Straftaten im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs nicht explizit ausgewertet werden. Für die Lagedarstellung ist es deshalb erforderlich, die im Zusammenhang mit dem Personennah- und Fernverkehr stehenden Tatörtlichkeiten in die Recherchen einzubeziehen. Es handelt sich dabei um die Tatörtlichkeiten: Bahnhof, Bahnhofsvorplatz, Bahnbauten, Bahnsicherungsanlagen, Bahn-Anlage, Bahnkörper (Gleiskörper), Eisenbahn, Eisenbahnverkehr, Gleisanlage, Nahverkehrsbahn, Stellwerk, S-Bahn, Schienengleicher Bahnübergang, Verkehrsbauten, Verkehrseinrichtung, Eisenbahn (Zug), U-Bahn (Zug), Haltestelle, Omnibus (Bus), S-Bahn (Zug), sonstige Verkehrsanlage (Schiene), sonstiges Schienenfahrzeug, Straßenbahn (Fahrzeug), Straßenbahnhaltestelle, U-Bahn-Anlage.

Bei der Lagedarstellung sind weiterhin folgende Umstände zu berücksichtigen:

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. Um eine Vergleichbarkeit über die Jahre zu gewährleisten, wurden für die Jahre 2005 bis 2007, insbesondere auch im Bezug zu schon erstellten Veröffentlichungen, die Zahlen der Bundespolizei nicht berücksichtigt.

Straftaten des gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr werden erst seit dem Jahr 2008 als Bestandteil des PKS-Schlüssels 670024 „Gefährliche Eingriffe in den Bahn-, Schiffs- und Luftverkehr“ gemäß § 315 StGB ausgewiesen. Bis zum Jahr 2007 waren sie Bestandteil des Summenschlüssels 6700 „sonstige Straftaten des StGB“. 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 zutreffen.⁶⁵

Lagebild und Statistik

Bei der Bundespolizei sind Lagebilder zur Sicherheitslage im ÖPNV vorhanden. Daneben führt die BPOL ein gemeinsames Lagebild mit der DB AG und ein gemeinsames Lagebild „ÖPNV“ mit der Landespolizei Berlin. Nach Aussagen der Befragten der Bundespolizei lohnt sich ein gemeinsames Lagebild nur beim Vergleich von gleichartigen Straftaten. Für das gemeinsame Lagebild „ÖPNV“ führen Bundespolizei und Landespolizei Berlin eine gemeinsame Statistik, zu der die Landespolizei Berlin einmal im Quartal ihre Daten an die Bundespolizei weiterleitet.

Das 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

⁶⁵ Vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik des Landes Brandenburg 2008, S. 1.

Bundeskriminalamt. Dort werden die Daten zur Polizeilichen Kriminalstatistik für die Bundesrepublik Deutschland zusammengefasst.⁶⁶

Nach den geltenden bundeseinheitlichen Richtlinien dient die Polizeiliche Kriminalstatistik 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 Staatsschutzdelikte. Der Erfassung liegt ein nach strafrechtlichen und kriminologischen Aspekten aufgebauter Straftatenkatalog zugrunde, der zum 01.01.2008 geändert wurde. Die Schlüsselzahlen wurden von vier auf sechs Stellen erweitert, wodurch eine differenzierte Erfassung möglich wurde.⁶⁷

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.

Darstellung der Fallzahlen⁶⁸

Von der Bundespolizei wurden im Jahr 2007 insgesamt 13.427 Straftaten⁶⁹ abschließend bearbeitet und zur Erfassung für die PKS des Landes Brandenburg gemeldet. Das waren 5,9 % aller im Land Brandenburg für das Jahr 2007 in der PKS ausgewiesenen Fälle.

Für das Jahr 2007 wurden mit den definierten Tatörtlichkeiten im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs von der BPOL 5.532 Straftaten abschließend bearbeitet. Das sind für 2007 41,2 % aller durch die Bundespolizei bearbeiteten Straftaten⁷⁰.

Fallzahlen nach Tatörtlichkeiten

a) Bahnhof

Betrachtet man in den Jahren 2005 bis 2008 sowie im ersten Halbjahr 2009 die Tatörtlichkeit Bahnhof, so ist nach einem Anstieg im Jahr 2006 ein rückläufiger Trend feststellbar. Dies dürfte insbesondere auf verstärkte Videoüberwachungen zurückzuführen sein. Von den festgestellten 45 Straftaten im 1. Halbjahr 2009 waren 88,9 % aller Fälle (40) rechtsmotiviert.

Der Anteil beträgt für 2009 mit 45 Fällen 45,5 %. In den Jahren 2008 lag der Anteil bei 49,1 % (2007 = 54,2 %, 2006 = 59,1 % und 2005 = 59,6 %).

⁶⁶ Vgl. Polizeiliche Kriminalstatistik des Landes Brandenburg 2008, S. 1.

⁶⁷ Vgl. ebd.

⁶⁸ Vgl. Landeskriminalamt Brandenburg (2009): Kriminalitätslagebild für den Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs für die Jahre 2005 bis 1. Halbjahr 2009, S. 11.

⁶⁹ Die abschließend durch die Bundespolizei bearbeiteten Straftaten werden entsprechend dem Tatortprinzip den Präsidial- und Schutzbereichen zugeordnet.

⁷⁰ Anlage 6, Abb. I enthält eine Darstellung der Fallzahlen des Landes Brandenburg und der BPOL im Vergleich für die Jahre 2005 bis 2007.

b) Bahn

Bei der Auswertung des angegriffenen Objekts „Bahn“ ist festzustellen, dass hierbei auch andere Motivationen zum Tragen kommen und wesentlich weniger Angriffe zu verzeichnen sind. Im 1. Halbjahr 2009 wurden 14 Fälle (14,1 %) festgestellt, von denen 85,7 % rechtsmotiviert waren. Noch höher lag der Anteil mit 91,2 % im Jahr 2008 (2007 lag der Anteil bei 61,1 %, 2006 = 51,7 % und 2005 = 66,7 %). Ursachen dürften in der Durchführung von CASTOR-Transporten oder Kampagnen der Linksextremistischen- bzw. der Anti-Atom-Szene gegen die „Atommafia“ zu suchen sein.

c) Bahnanlage

Angriffe auf Bahnanlagen sind am häufigsten rechtsmotiviert und stellen im Gesamtkontext mit einem Anteil zwischen 2,8 % (2005) und 10,1 % (2009) das am geringsten betroffene Angriffsziel dar.

d) Nahverkehr

Angriffe auf den Nahverkehr kommen nach Angriffen auf Bahnhöfe am häufigsten vor. Zumeist sind die Handlungen rechtsmotiviert. Auch hierbei sind Schwankungen festzustellen. Die Anteile stellen sich wie folgt dar: 2009 = 90,0 % rechtsmotiviert (2008 = 91,7%, 2007 = 86,2 %, 2006 = 60,0 % und 2005 = 72,6%). Die starken Abweichungen im Jahr 2006 dürften analog der „Bahn“ im Aktionszusammenhang von Linksextremisten oder Anti-Atomgegnern zu sehen sein.“

Darstellung der Delikte

Betrachtet man die Deliktstruktur der Straftaten, die durch die BPOL in die PKS des Landes Brandenburg eingegangen sind, unterscheiden sich diese deutlich von den durch die Landespolizei Brandenburg abschließend bearbeiteten Straftaten.

Den größten Anteil haben die Delikte der Sachbeschädigung mit 44,4 % im Jahr 2007, gefolgt von den Betrugshandlungen, speziell dem Erschleichen von Leistungen mit 18,3 % und den Körperverletzungen (2007 = 2,7 %) sowie dem Taschendiebstahl (2007 = 3,0 %). Die Diebstähle von Fahrrädern, die im Land den höchsten Anteil ausmachen, spielen bei den Delikten der Bundespolizei nur eine untergeordnete Rolle⁷¹.

Staatschutzdelikte

Im 1. Halbjahr 2009 betrug die Gesamtzahl der dem Kriminalpolizeilichen Meldedienst unterliegenden Fälle der Politisch motivierten Kriminalität (PMK) 955. Von diesen Fällen waren 47 Gewaltdelikte, 635 Propagandadelikte und 273 Sonstige Delikte. 99 Fälle (10,4 %) der PMK betreffen die Tatörtlichkeit „Bahnhof“ bzw. die angegriffenen Objekte „Bahn“, „Bahnanlagen“ und „Nahverkehr“.

Bei Gewaltdelikten der PMK beträgt die Anzahl 7 Fälle (14,9 %), bei Propagandadelikten 82 Fälle (12,9 %) und bei Sonstigen Delikten 10 Fälle (3,7 %).

Festzustellen ist, dass diese Straftaten überwiegend von Rechts ausgehen. In Einzelfällen handelt es sich um Taten, die linksmotiviert sind bzw. den Bereich „Sonstige/nicht zuzuordnen“ betreffen. Insgesamt handelt es sich dabei um 11 Fälle (11,1 %).

⁷¹ Anlage 6, Abb. II enthält eine Übersicht zu ausgewählten Delikten der BPOL für die Jahre 2005 bis 2007.

Fallzahlen Berlin-Brandenburg – Ein Vergleich

Nach Aussage der Bundespolizeidirektion Berlin wird der Schwerpunkt aller Straftaten im ÖPNV in Berlin und Brandenburg 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, wo die Fahrgäste im ÖPNV in Konflikt miteinander geraten. 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 %). Allenfalls beim Fußballfernreiseverkehr (von und nach Cottbus) treten Straftaten auf, aber auch nur in geringem Maße. Des Weiteren werden Buntmetalldiebstähle an Bahnanlagen im ländlichen Raum Brandenburgs (Jüterbog, Rathenow) gezählt, aber auch hier sind die Zahlen rückläufig (Grund: weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise führt zu niedrigeren Verkaufspreisen des Diebesgutes). Ein Ereignis, welches in der Statistik Brandenburg heraussticht, ist das Baumblütenfest in Werder, bei dem die Bundespolizei verstärkt Einsatzkräfte einsetzt.

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. Bei Sachbeschädigungen ist dagegen ein Rückgang der Straftaten zu verzeichnen.

Täterbild der Bundespolizei

Nach Aussage der Befragten der Bundespolizei fallen bei den Delikten im Bahnbereich nur Einzeltäter 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.

6.2 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der Polizei des Landes Brandenburg

Lagebild des LKA Brandenburg⁷²

Die Tatörtlichkeit „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 die Lagedarstellung war und ist es deshalb erforderlich, die im Zusammenhang mit dem ÖPNV stehenden Tatörtlichkeiten in die Recherchen einzubeziehen. Es handelt sich dabei z. B. um die Tatörtlichkeiten: Bahnhof, Bahnhofsvorplatz, Bahnbauten, Bahnsicherungsanlagen, Bahn-Anlage, Bahnkörper (Gleiskörper), Eisenbahn, Eisenbahnverkehr, Gleisanlage, Nahverkehrsbahn, Stellwerk und S-Bahn.

⁷² In Zusammenarbeit mit dem LKA Brandenburg wurden von uns die Auswertungskriterien für ein von uns zu erstellendes Lagebild analysiert und entsprechende Daten an uns übergeben. Dabei stellte sich heraus, dass letztlich, unabhängig voneinander, fast identische Schlüsselzahlen ausgewählt wurden, die in eine frühere Analyse des LKA selbst Eingang gefunden hatten (Siehe Landeskriminalamt Brandenburg (2009): Kriminalitätslagebild für den Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs für die Jahre 2005 bis 1. Halbjahr 2009.)

Darstellung der Fallzahlen⁷³

Im Jahr 2008 wurden 8.750 Straftaten im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs in der PKS registriert, welche durch die Polizei des Landes Brandenburg abschließend bearbeitet wurden⁷⁴. Das sind im Vergleich zum Jahr 2007 1.285 Straftaten weniger. Aus der nachfolgenden Tabelle wird allerdings ersichtlich, dass die Fallzahlen in den Jahren größeren Schwankungen unterliegen.

Tabelle 12: Fallzahlen Land Brandenburg ohne BPOL-Fälle

Jahr	Erfasste Fälle	Aufgeklärte Fälle	Aufklärungsquote in %	Tatverdächtige gesamt
1. HJ 2009	4106	1867	45,5	1453
1. HJ 2008	3674	1412	38,4	1256
2008	8750	3406	38,9	2737
2007	10035	4460	44,4	3838
2006	9128	4372	47,9	3856
2005	8599	4001	46,5	3440

Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Der Anteil an der Gesamtkriminalität im Jahr 2008 betrug 4,2 %. Im 1. Halbjahr 2009 wurden 4.106 Fälle festgestellt. Das sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum 432 Fälle bzw. 11,8 % mehr. Der Anteil an der im 1. Halbjahr 2009 registrierten Gesamtkriminalität beträgt 4,3 % (1. HJ 2008 = 3,9 %).

Darstellung der Delikte

Den höchsten Anteil an den Straftaten im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs haben im Jahr 2008 Diebstähle von Fahrrädern einschließlich des unbefugten Gebrauchs mit 37,9 %. Den zweitgrößten Anteil hatten Sachbeschädigungen mit 22,1 %.

Für das 1. Halbjahr 2009 weist die PKS für Fahrraddiebstähle einen Anteil von 37,6 % (1. HJ 2008 = 36,7 %) und für Sachbeschädigungen einen Anteil von 16,1 % (1. HJ 2008 = 25,8 %) aus.

Im Jahr 2008 ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2007 ein Rückgang bei Körperverletzungsdelikten um 230 Fälle bzw. 31,3 % zu verzeichnen. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 liegt der Rückgang bei 6 Fällen bzw. 2,4 %. Bei den Rauschgiftdelikten beläuft sich der Rückgang auf 71 Fälle bzw. 40,3 %. Im 1. Halbjahr 2009 gab es im Vergleich zum Vorjahreszeitraum keine Veränderung⁷⁵.

Deliktbereiche, bei denen gegenüber dem Vorjahr Steigerungen zu verzeichnen waren, sind das Erschleichen von Leistungen (182 Fälle bzw. 19,0 % mehr als 2007). In den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 setzt sich dieser Trend mit einer Steigerung um 453 Fälle bzw. 152,0 % fort.

Die Delikte der Sachbeschädigungen nahmen 2008 gegenüber dem Vorjahr um 77 Fälle bzw. 4,1 % zu. Im 1. Halbjahr 2009 wurden hingegen 286 Fälle bzw. 30,2 % weniger als im 1. HJ 2008 festgestellt⁷⁶.

⁷³ Vgl. Landeskriminalamt Brandenburg (2009): „Kriminalitätslagebild für den Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs für die Jahre 2005 bis 1. Halbjahr 2009“.

⁷⁴ Anlage 6, Abb. III zeigt die durch die Landespolizei Brandenburg abschließend bearbeiteten Fälle ohne BPOL der Jahre 2005 bis 2008.

⁷⁵ Anlage 6, Tabelle VI enthält eine Übersicht zur Entwicklung ausgewählter Delikte der Jahre 2005 bis 1. HJ 2009.

⁷⁶ Anlage 6, Abb. IV zeigt eine grafische Darstellung der Entwicklung ausgewählter Delikte der Jahre 2005 bis 2008.

Tatverdächtige (TV) nach Alter und Geschlecht

Im Jahr 2008 wurden 2.737 Tatverdächtige im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs ermittelt, davon waren 2.349 männlich (85,8 %) und 388 weiblich (14,2 %).

Im 1. HJ 2009 wurden 1.453 Tatverdächtige (1. HJ 2008 = 1.256 TV) ermittelt, davon waren 1.184 männlich (81,5 %) und 269 weiblich (18,5 %).

Betrachtet man die Verteilung der Tatverdächtigen nach ihrer Altersstruktur, so zeigt sich, dass der Hauptanteil der Straftaten durch Jugendliche, Heranwachsende und Erwachsene bis 30 Jahre begangen wurde.

Tabelle 13: Anteile der Tatverdächtigen nach Lebensaltersgruppen seit 2005

	2005 in %	2006 in %	2007 in %	2008 in %	2009 in %
Kinder	4,8	4,4	3,8	4,4	4,8
Jugendliche	36,2	33,4	32,9	30,7	31,3
Heranwachsende	22,0	24,3	23,9	23,8	24,4
Erwachsene	37,0	37,9	39,7	41,1	39,5

Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Nichtdeutsche Tatverdächtige

Im Jahr 2008 wurden 314 (2007 = 324) nichtdeutsche TV ermittelt. Das entspricht einem Anteil von 11,5 % (2007 = 8,4 %) an allen Tatverdächtigen im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs.

Tabelle 14: überdurchschnittlich repräsentierte Tatverdächtige nach Nationalitäten

Nationalitäten	Anzahl 2007	2007 in %	Anzahl 2008	2008 in %
Vietnam	98	30,2	114	36,3
Polen	54	16,7	45	14,3
Kamerun	12	3,7	11	3,5
Rumänien	7	2,2	13	4,1
Türkei	23	7,1	11	3,5
Indien	7	2,2	11	3,5

Quelle: Eigene Darstellung sowie LKA Brandenburg, 2009.

Von allen nichtdeutschen Tatverdächtigen waren 268 (85,4 %) männlich (dagegen gab es 2007 277 mit 85,5 %) und 46 (14,6 %) weiblich (dagegen gab es 2007 47 TV mit 14,5 %).

Tabelle 15: Anteile der nichtdeutschen TV nach Lebensaltersgruppen seit 2005

	2005 in %	2006 in %	2007 in %	2008 in %	1. HJ 2009 in %
Kinder	2,7	1,2	0,9	1,0	2,8
Jugendliche	13,7	12,3	19,1	21,7	22,1
Heranwachsende	21,9	21,3	21,0	15,6	17,1
Erwachsene	61,7	65,3	59,0	61,8	58,0

Quelle: Eigene Darstellung sowie LKA Brandenburg, 2009.

Im 1. Halbjahr 2009 wurden 181 nichtdeutsche TV (1. HJ 2008 = 129 ndt. TV) ermittelt. Das entspricht einem Anteil von 12,5 % (1. HJ 2008 = 10,3 %) an allen TV im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs. Davon waren 141 = 77,9 % männlich (1. HJ 2008 = 110 TV bzw. 85,3 %) und 40 = 22,1 % weiblich (1. HJ 2008 = 19 TV bzw. 14,7 %).

Regionale Verteilung der Kriminalität nach Landkreisen

Territoriale Schwerpunkte nach der Anzahl der erfassten Straftaten in den Landkreisen des Landes Brandenburg bilden die Landkreise Märkisch-Oderland, Dahme-Spreewald, Oberhavel und Potsdam-Mittelmark. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Schwerpunkte hinsichtlich der Landkreise nicht wesentlich geändert. Bei den kreisfreien Städten ist das Fallaufkommen in den Städten Potsdam und Brandenburg an der Havel am höchsten⁷⁷.

Für das 1. Halbjahr 2009 liegen die Schwerpunkte ebenfalls in den Städten Potsdam und Brandenburg a. d. H. sowie in den Landkreisen Märkisch-Oderland, Dahme-Spreewald, Barnim und Teltow-Fläming.

Regionale Schwerpunkte nach Städten und Gemeinden

Die regionalen Schwerpunkte der Kriminalität im Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs befinden sich im Umland von Berlin und in den kreisfreien Städten des Landes Brandenburg. Anlage 6 enthält alle Tatortgemeinden, die mit mehr als 90 Straftaten belastet waren.

In den ersten 6 Monaten des Jahres 2009 sind die Städte Brandenburg an der Havel und Potsdam ebenfalls hoch belastet⁷⁸. 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.“

6.3 Maßnahmenpaket der Innenministerkonferenz für mehr Sicherheit im ÖPNV - Beteiligung des Ministeriums des Innern des Landes Brandenburg

Seitens des Ministeriums des Innern des Landes Brandenburg liegt der Beschluss der Innenministerkonferenz vom 4. Dezember 2009 vor. Darin beschlossen die Innenminister von Bund und Ländern, ein umfangreiches Maßnahmenpaket für mehr Sicherheit im ÖPNV zu erarbeiten. Als eine geeignete Maßnahme zur Stärkung der Prävention und Präsenz wurde die kostenfreie Nutzung von Bussen und Bahnen durch Polizeibeamte vorgeschlagen. Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit wurden eine angemessene Präsenz von Bundespolizei, Landespolizei und Sicherheitskräften, Videoüberwachung im Rahmen der geltenden Gesetze sowie effiziente Notrufeinrichtungen aufgezählt. Die Innenministerkonferenz begrüßte auch den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu bitten, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern nach Wegen zu suchen, die Ausstattung von Bahnhöfen und ihren S-Bahnzügen mit Videoanlagen zu erweitern sowie die Präsenz von Sicherheitskräften zu verstärken. Des Weiteren lässt die Innenministerkonferenz prüfen, inwieweit das bereits durch einzelne Verkehrsbetriebe in die Beförderungsbedingungen aufgenommene Alkoholverbot eine geeignete Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV ist.

⁷⁷ Anlage 6, Tabelle VII enthält eine Liste der regionalen Verteilung von Kriminalitätsdelikten nach Landkreisen der Jahre 2007 und 2008. Abb. V und VI zeigen grafisch die regionale Verteilung der Straftaten nach Kreisen und kreisfreien Städten aus 2008 und dem 1. HJ 2009.

⁷⁸ Anlage 6, Tabelle VIII und IX enthalten Auflistungen zu erfassten Straftaten der Jahre 2007, 2008 und 1. HJ 2009 sortiert nach Städten und Gemeinden (regionale Schwerpunkte).

6.4 Maßnahmen zur Sicherheit im ÖPNV in Verantwortung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

Seitens des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg liegt der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 19. November 2009 vor. Darin wird der Beschluss gefasst, dass die Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber ihre Anstrengungen zur Verbesserung der sicherheitstechnischen Ausstattung der Fahrzeuge und Zugangsstellen fortsetzen und verstärken müssen. Die Verkehrsministerkonferenz bat den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung darum, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern nach Wegen zu suchen, die Ausstattung von Bahnhöfen und ihren S-Bahnzügen mit Videoanlagen zu erweitern sowie die Präsenz von Sicherheitskräften zu verstärken. Außerdem beauftragte die Verkehrsministerkonferenz die Innenministerkonferenz, sich mit dem Thema „Sicherheit im ÖPNV“ zu befassen und gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden Empfehlungen zur weiteren Verbesserung von Prävention und Präsenz zu entwickeln. Als geeignete Maßnahme zur Präsenzerhöhung in öffentlichen Verkehrsmitteln sieht die Verkehrsministerkonferenz die kostenfreie Nutzung durch uniformierte Polizeibeamte an.

Zusätzlich liegen seitens des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Sicherheitsvorgaben aus den SPNV-Verträgen des Jahres 2008 vor. Darin ist vorgeschrieben, dass die Fahrzeuge des SPNV mit Videoüberwachungsgeräten einschließlich digitaler Aufzeichnung über 48 Stunden und mit möglichst weitgehender Überwachungsmöglichkeit des Fahrgastraumes auszustatten sind. Außerdem soll zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit die Fahrerraumrückwand weitestgehend verglast sein und eine Kontaktmöglichkeit der Fahrgäste zum Fahrer oder Begleitpersonal über Notrufeinrichtungen bestehen. Laut der SPNV-Verträge sind alle Fahrten zu 100 % durch Servicepersonal zu begleiten. Das eingesetzte Servicepersonal muss dabei alle Funktionen des Kontroll-, Sicherheits- und Servicepersonals wahrnehmen (eine Unterscheidung erfolgt nicht). Darüber hinaus soll das Personal mit Kundenkontakt im Rahmen von Schulungen insbesondere Kenntnisse über Handlungsweisen in Konfliktsituationen und entsprechende Kommunikationstechniken vermittelt bekommen.

6.5 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der DB Sicherheit GmbH

Die DB Sicherheit führt eine eigene Ereignis-Datenbank in Form eines EDK-Datensystems, in der unter anderem Informationen der Triebfahrzeugführer eingepflegt werden (nur Daten von DB-Eigentumsimmobilien). Dafür wird auch ein Abgleich mit der Statistik der Bundespolizei vorgenommen, um eine Lageerfassung zu ermöglichen. Ab dem 01.01.2010 ist eine neue Erfassung von Daten geplant, damit eine bessere Auswertung der Daten möglich wird (dafür ist der Einbezug von Daten der Landespolizei Brandenburg geplant). Dies führt zu einer Unterstützung bei Planung von Sicherheitsmaßnahmen und erhöht die Transparenz.

6.6 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der S-Bahn Berlin GmbH

Der Begriff „Sicherheit“ ist nach Aussage der Befragten bei der S-Bahn durch die zwei Bereiche „Safety“ (Betriebssicherheit) und „Security“ (strafrechtlich relevante Dinge, die durch Dritte verursacht werden) definiert. Die Fahrgastsicherheit fällt dabei unter den Bereich „Security“.

Bereiche/Abteilungen der S-Bahn, die sich mit dem Thema „Sicherheit“ befassen, sind der Bereich „Security“ und die Betriebszentrale. Im Bereich „Security“ ist eine Stabstelle „Bahn-Sicherheit“ angesiedelt, die direkt unter der Geschäftsführung angesiedelt ist. Die Stabsstelle ist für die Führung des 24-Std-Dienstes verantwortlich. Sie kümmert sich um die Präventionsarbeit, um die Opfer-Betreuung und stellt den Kontakt zum „Weißer Ring“ her. Darüber hinaus

ist sie für die Sicherheitstechnik (Werkschließung, Zugangskontrolle, Videoüberwachung) verantwortlich und übernimmt im Schadensfall Strafanzeigen, -anträge. Die Betriebszentrale beinhaltet den 24-Stunden-Dienst. Dieser reagiert bei Meldungen des Betriebspersonals und der Fahrgäste (Fahrgast-Hilferuf, Notbremse) und leitet die Vorfälle an die entsprechende Institution (DB Sicherheit, bei strafrechtlichen Sachen Polizei) weiter.

Der Sicherheitsbeauftragte der S-Bahn ist für die Sicherstellung der Sicherheit der Fahrgäste, der Züge und des Personals (Security-Bereich) zuständig. Er befasst sich dabei mit der Prävention, der Nachbereitung, Verfolgung sowie mit der Schadensregulierung im Falle eines Sicherheitsvorfalles.

Datengrundlage

Nach Aussage der S-Bahn führt sie eine eigene Statistik zu den Vorfällen in den Betriebsstätten in Form von Excel-Listen. Dabei handelt es sich um eine Eingangstatistik, die größtenteils Trends abzeichnet, um als Unternehmen flexibel auf Vorfälle reagieren zu können. Aktuell ist die S-Bahn gerade dabei, das Datenerfassungssystem der BVG zu übernehmen, da bei diesem Datenerfassungssystem während der Eingabe der Daten eine automatische Übertragung der Daten in die Statistik erfolgt. Es sind nur die jeweiligen sicherheitsrelevanten Daten der S-Bahn öffentlich zugänglich, die auch von der S-Bahn selbst veröffentlicht wurden.

Zudem verfügt die S-Bahn über Einsicht in die Statistik der Bundespolizei (PKS). Dies ist ihr möglich durch die Kooperation der Ordnungspartnerschaften mit den Schutzbereichen der Landespolizei Berlin. Nur bei Sicherheitsvorfällen, die Auswirkungen auf den Gesamtbetrieb haben, wird die S-Bahn von der Landespolizei Berlin über die Ereignisse informiert, sonst nicht. Generell ist die Gefährdung der Fahrgäste/Fahrgastsicherheit geringster Teil der Straftaten, die in der S-Bahn verübt werden. Vandalismus (Sachbeschädigung) und Fahrscheinmissbrauch dagegen gehören zu den vordergründigen Straftaten, die in der S-Bahn verübt werden.

Rechtsradikalismus sei nach Aussage der Befragten der S-Bahn auch ein Teil der verübten Straftaten, denn rechtsorientierte Übergriffe auf Fahrgäste hätte es bereits gegeben. In diesen Fällen würden Hausverbote gegen die rechtsmotivierten Straftäter ausgesprochen. Nach Aussage der S-Bahn und des VBB erfolgte in den letzten Jahren ein gravierender Abbau von Zugabfertigungspersonal auf den Bahnsteigen.

6.7 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der BVG

Nach Aussage der BVG entschied der Vorstand der BVG im Jahr 1999, sich mit dem Thema „Sicherheit“ zu befassen. Im Jahr 2000 erfolgte die Gründung des Bereichs „Sicherheit“ im Sinne von Security. Damit verfügt die BVG erstmals über eine eigene Sicherheitsabteilung (dort wird nur der Bereich „Security“ bearbeitet).

Der Begriff „Sicherheit“ wird bei der BVG folgendermaßen definiert:

Safety – Schutz von Objekten oder Personen vor fahrlässiger oder zufälliger Schädigung durch betriebliche oder technische Gefahren oder Naturereignissen.

Security – Schutz von Objekten und Personen vor absichtlicher Schädigung durch Regelverletzungen, Ordnungswidrigkeiten und Straftaten.

Subjektive Sicherheit – Gefühlte Sicherheit, im Sinne von Wahrnehmungen, in Abhängigkeit von beispielsweise Persönlichkeit, demografischen Merkmalen, Tageszeit, Stimmung, Umfeld, öffentlicher Meinung.

Objektive Sicherheit – Tatsächliche Sicherheit, Anzahl von Ereignissen belegt durch Statistiken.

Nach Aussage der Befragten der BVG konnte der prozentuale Anteil der sicherheitsrelevanten Aufgaben an den Gesamtaufgaben nicht geschätzt werden. Der Personalanteil der Sicherheitsabteilung am Gesamtunternehmen beträgt

nach Schätzung etwa 10 %. Zu den Aufgaben des Sicherheitsbeauftragten der BVG gehören die Themen „Videoschutzanlagen“ (sichern der Daten), die Erarbeitung und interne Durchsetzung von Richtlinien für die Sicherheit sowie die Begleitung von Großunternehmen intern und extern. Der Sicherheitsbeauftragte verfügt nach eigenen Angaben über 800 eigene Mitarbeiter im Security-Bereich und befasst sich auch mit den Themen der Prävention, Nachbereitung und Schadensregulation im Falle eines Sicherheitsvorfalles.

Datengrundlage

Nach Aussage der Befragten erhebt die BVG eigene Daten in allen relevanten Themenfeldern (wie z. B. Vandalismus, Taschendiebstahl, Graffiti etc.), auch in Zusammenarbeit mit der Landespolizei Berlin, die dann in die PKS eingehen und ausgewertet werden. Die Sicherheitsabteilung führt täglich eine Lageeinschätzung durch und nutzt dafür die Statistiken, um Personal zu planen und die Einsatzplanung für die nächsten Tage vorzubereiten. In erster Linie erfolgt dies operativ, aber auch strategisch in Zusammenarbeit mit der Polizei (z. B. bei Problemen mit Drogenhandel).

Bei der BVG gibt es keine Daten, die für Externe öffentlich zugänglich sind. Allein die PKS der Landespolizei Berlin ist im Internet verfügbar (Veröffentlichung immer im März/April), die dann die integrierten Daten der BVG enthält.

6.8 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der VBB GmbH

Der VBB verfügt bisher über keine eigenständige Datenlage zur Sicherheit im ÖPNV. Vor diesem Hintergrund bereitet die Verbundgesellschaft, im Auftrag des Aufsichtsrates, ein Konzept vor um aufbauend auf die im Verbundraum vorhandenen Daten ein ÖPNV Lagebild, gemeinsam mit den Sicherheitsakteuren erstellen zu können.

Nach Aussage des VBB verfügt ein Großteil der Brandenburger kommunalen Verkehrsunternehmen, im Gegensatz zu den in Berlin tätigen Unternehmen, über keinen Sicherheitsbeauftragten. Dieses Aufgabenprofil ist meistens an andere Aufgabenprofile angekoppelt. Wenn es für notwendig erachtet wird, werden externe Sicherheitsdienstleister für den Einsatz in Fahrzeugen beauftragt, zum überwiegenden Teil jedoch für Fahrausweiskontrollen. Im SPNV sind Sicherheitsbeauftragte vertragsmäßig vorgeschrieben.

6.9 Beschreibung der sicherheitsrelevanten Datenbasis der kommunalen Verkehrsunternehmen

Von den befragten kommunalen Verkehrsunternehmen gaben zwei an, keine Definition des Begriffes „Sicherheit“ in ihrem Unternehmen festgelegt zu haben. Allein die Niederbarnimer Eisenbahn GmbH (NEB) - als überwiegend privates Eisenbahnverkehrsunternehmen - verfügt über eine Sicherheitsdefinition, die nach Angaben des Unternehmens folgendermaßen beschrieben wird:

- Objektive Sicherheit (Aufbau der Fahrzeuge; Kundenbetreuer im Zug; teilweise Ausstattung der Fahrzeuge mit Videoüberwachung, Polizeistreifen im Zug);
- subjektive Sicherheit (individuell gefühlte Sicherheit des Fahrgastes);
- betriebliche Sicherheit (definiert durch Eisenbahngesetzgebung und einheitliche Vorschriften).

Von den befragten kommunalen Verkehrsunternehmen wurden unterschiedliche Angaben zum prozentualen Anteil der sicherheitsrelevanten Aufgaben an den Gesamtaufgaben des Unternehmens gemacht (von 5 %, über 30 % bis zu 80 %). Es erfolgt bei der Ausübung sicherheitsrelevanter Aufgaben eine vornehmliche Befassung mit Präventionsmaßnahmen.

Nach Angaben der kommunalen Verkehrsunternehmen werden sicherheitsrelevante Entscheidungen anhand von Meldungen des Fahrerpersonals und aufgrund von Auswertungen der Videoaufzeichnungen vorgenommen. Eine systematische Datenerfassung und Datenauswertung von sicherheitsrelevanten Vorfällen erfolgt dabei nur teilweise. Die befragten kommunalen Verkehrsunternehmen gaben an, keine öffentlich zugänglichen Statistiken zu haben.

6.10 Aussagewert bzw. Bewertung

Nachdem die sicherheitsrelevanten Daten dargestellt wurden, soll nachfolgend eine Bewertung der Datenlage erfolgen. 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 PKS ist eine Jahresstatistik. Sie wird nach bundeseinheitlichen Richtlinien geführt und dient u. a. der Beobachtung der Kriminalität sowie einzelner Deliktarten, der Tatverdächtigen, der Erlangung von Erkenntnissen für die vorbeugende und verfolgende Verbrechensbekämpfung, der kriminologisch-soziologischen Forschungen und kriminalpolitischen Maßnahmen. Die angezeigten Fälle werden vor der Übergabe an die Staatsanwaltschaft in der PKS erfasst.

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.

Von den Verkehrsunternehmen und Sicherheitsdienstleistern liegen keine Angaben über Anzahl und Einsatz von Sicherheitskräften vor und die betriebseigenen Statistiken zu Sicherheitsvorfällen sind zudem nicht öffentlich zugänglich.

7 Bestehende Projekte und Vorhaben im Bereich ÖPNV-Sicherheit

7.1 Darstellung bestehender Projekte und Vorhaben im Bereich ÖPNV-Sicherheit

7.1.1 Sicherheitsbezogene Vorhaben des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

Nachfolgend werden zwei sicherheitsbezogene Vorhaben des MIL beschrieben, die nicht zur Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV, aber zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Land Brandenburg beitragen und deshalb indirekt mit dem Thema „Sicherheit im ÖPNV“ verbunden sind.

Forum „Verkehrssicherheit“

Im Jahr 2004 wurde das „Forum Verkehrssicherheit“ des Landes Brandenburg im Rahmen des „Integrierten Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg“ gegründet. Ziel dieses Verbundes ist es, dem interdisziplinären Dialog eine feste Struktur zu verleihen, um mehr Verkehrssicherheit in Brandenburg zu erreichen. Das „Forum Verkehrssicherheit“ entwickelt Vorschläge und Empfehlungen zur Optimierung der Verkehrssicherheit und beinhaltet vier Lenkungsgruppen mit den Handlungsschwerpunkten „Mensch“, „Umfeld“, „Verkehrswege“ und „Technik“. In diesen Lenkungsgruppen arbeiten Experten der Verkehrssicherheitsarbeit aus staatlichen und nichtstaatlichen Institutionen. Dadurch werden Fachkompetenzen aus unterschiedlichen Disziplinen gebündelt und damit eine umfassende Sichtweise auf die Verkehrssicherheitsarbeit ermöglicht.

Das Forum trägt dazu bei, die Mobilitätsbedingungen im Land Brandenburg zu verbessern, die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken und den nationalen und internationalen Erfahrungsaustausch zu fördern.

„Netzwerk Verkehrssicherheit“

Das „Netzwerk Verkehrssicherheit“ des Landes Brandenburg wurde am 1. April 2009 durch das MIL ins Leben gerufen, um eine flächendeckende Umsetzung und Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit auf regionaler und kommunaler Ebene zu gewährleisten. Für diese Aufgaben werden drei hauptamtliche „Netzwerke“ für Verkehrssicherheit durch das Land Brandenburg finanziert. Ziel des Vorhabens ist es, mit Hilfe des Netzwerks über bereits vorhandene erfolgreiche Projekte zu informieren sowie den Erfahrungsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den örtlichen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit aus unterschiedlichen Regionen zu gewährleisten. Dadurch können gute Erfahrungen breiter genutzt und lokale Problemfelder effizienter bearbeitet werden.

Um den aktuellen Stand aller regionalen und kommunalen Projekte zur Verkehrssicherheit im Land Brandenburg zu erfassen, wurde durch die Mitarbeiter des Netzwerkes eine Bestandsaufnahme in den Regionen durchgeführt. Dabei galt es vor allem zu klären, welche Methoden der Verkehrssicherheitsarbeit eingesetzt und welche Zielgruppen angesprochen werden. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in einer Datenbank dokumentiert, die sämtlichen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg zugänglich sein wird. Im weiteren Verlauf werden die Rechercheergebnisse mit den Unfallbilanzen der einzelnen Regionen verglichen, um den Bedarf an präventiven Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu ermitteln. Ergänzend werden nachhaltig wirksame regionale Projekte landesweit bekannt gemacht.

Beide Vorhaben sind der Institut für Verkehrssicherheit gGmbH (Tochterunternehmen des Institutes für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung IFK e. V.) zugeordnet.

Anlage 7 enthält eine Übersicht zu Maßnahmen, die im Land Brandenburg durchgeführt werden und die neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit auch den Sicherheitsaspekt behandeln. Die Daten entstammen der Datenbank des „Netzwerk Verkehrssicherheit“.

7.1.2 Sicherheitsbezogene Projekte der DB Sicherheit GmbH

Die DB Sicherheit plant als ein Projekt die Initiierung einer gemeinsamen Streife von Sicherheitspersonal der DB Sicherheit GmbH und der Bundespolizei in der Stadt Frankfurt/Oder. Des Weiteren ist für das Jahr 2010 eine Zusammenarbeit mit der Bundespolizei und der Landespolizei Berlin als auch Brandenburg vorgesehen.

7.1.3 Sicherheitsbezogene Projekte der S-Bahn Berlin GmbH

Die S-Bahn unterhält eine Projektbeteiligung an dem Projekt „SuSiteam“ der TU Berlin (das Projekt wird an späterer Stelle näher vorgestellt). Darüber hinaus arbeitet die S-Bahn mit der Bundespolizei in dem Projekt „Klassenzimmer S-Bahn“ zusammen. Bei dem Projekt „Patt e. V.“ können jugendliche Erststraftäter, die aufgrund von Vandalismus-Vergehen an den S-Bahnfahrzeugen verurteilt worden sind, eine gemeinnützige Arbeit leisten und werden dabei von der S-Bahn betreut. Durch die gemeinnützige Arbeit ergibt sich für die Straftäter eine Strafmilderung.

Tabelle 16: sicherheitsrelevante Projekte/Vorhaben aller befragten Akteure

Projekte/Vorhaben	Beteiligte Institutionen
Forum Verkehrssicherheit	IVS gGmbH, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Förderer)
Netzwerk Verkehrssicherheit	IVS gGmbH, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Förderer)
SuSiteam	VBB, TU Berlin, S-Bahn, VBB, OVG
Klassenzimmer S-Bahn	S-Bahn und Bundespolizei
Patt e. V.	S-Bahn Berlin GmbH
Gemeinsame Streife in Frankfurt/Oder	DB Sicherheit GmbH und Bundespolizei
Counter Act	BVG
SuSi Plus	BVG
Hamburg V-Sigma	BVG
Potsdam: sicher, sauber, lebenswert	Kommunale Verkehrsunternehmen

Quelle: Eigene Darstellung.

7.1.4 Sicherheitsbezogene Projekte der BVG

Die BVG beteiligte sich am Projekt „SuSi Plus“ (Vorgänger des „SuSiteams“). Darüber hinaus führt die BVG auch teilweise Projekte in Schulen durch, sofern akute Probleme in sozial schwachen Bezirken auftreten. Des Weiteren ist sie am Projekt „Counter Act“ beteiligt, das sich mit der Terrorismusbekämpfung beschäftigt und am Projekt „Hamburg V-Sigma“ (indirekte Teilnahme bei Datenerhebung).

7.1.5 Sicherheitsbezogene Projekte der VBB GmbH

„SuSiteam“

Das Projekt „SuSiteam“ ist ein vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördertes Forschungsprojekt. Es beruht auf einer Kooperation zwischen der TU Berlin (Dr. Hempel, Koordinator), dem VBB und den Verkehrsbetrieben aus verschiedenen Testfeldern. Das Projekt „SuSiteam“ bearbeitet die drei Testfelder:

„Metropolenverkehr“, „ländlicher Verkehr“ und „städtischer Verkehr“. Partner des Metropolverkehrs ist die S-Bahn, beim ländlichen Verkehr ist der Partner die Oberhavel Verkehrsgesellschaft. Partner des städtischen Verkehrs ist Brandenburg an der Havel.

Im Projekt „SuSiteam“ wird die Wechselwirkung von Maßnahmen zur subjektiven Sicherheit von Fahrgästen in einem Implementations-Evaluations-Design in vier Befragungswellen erhoben. Für die Bewertung der Maßnahmen werden auch objektive Daten wie Delikttaufkommen herangezogen. Im Rahmen des „SuSiteam“-Projekts wird eine erste modellhafte Grundlage für ein Kennziffersystem erarbeitet sowie ein einheitliches Sicherheitsmaß zur Bewertung von Maßnahmen entwickelt.

Der methodische Schwerpunkt der Entwicklung eines einheitlichen Sicherheitsmaßes sowie die Auswertung der einzelnen Maßnahmen liegt bei der TUB. Der VBB sorgt für die inhaltliche Maßnahmenplanung und -umsetzung, beteiligt sich an der Auswertung einzelner, insbesondere präventiver Maßnahmen und koordiniert die Kommunikation im Verbund. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Entwicklung einer modellhaften Grundlage für ein Kennziffersystem im Rahmen von „SuSiteam“.

Ansprechpartner des Projekts sind Herr Dr. Hempel (TU Berlin) und Frau Rau (VBB).

7.1.6 Sicherheitsbezogene Projekte der kommunalen Verkehrsunternehmen

Nach Angaben der befragten kommunalen Verkehrsunternehmen wurde als Projekt für die Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV die Potsdamer Qualitätsinitiative „Mehr Service für Potsdam: sauber, sicher, lebenswert“ genannt. Die Qualitätsinitiative wurde im Jahr 2008 von der ViP Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH ins Leben gerufen. Als ein Projekt in Planung der kommunalen Verkehrsunternehmen wurde die vollständige Ausstattung der Fahrzeuge mit Videoüberwachung genannt.

Von folgenden Institutionen liegen keine Angaben zu Projekten und Vorhaben im Bereich der ÖPNV-Sicherheit vor: Bundespolizei, Ministerium des Innern des Landes Brandenburg, Landeskriminalamt des Landes Brandenburg.

7.2 Feststellung von Anknüpfungspunkten und denkbaren Synergien

Die Mitarbeiter des „Netzwerkes Verkehrssicherheit“ befassen sich u. a. mit den Themen „Verkehrserziehung“ und „Prävention“. Anknüpfungspunkte für die Präventionsarbeit im Bereich „Sicherheit“ sind z. B. die Themen „Sicherer Schulweg“, „Sicheres Verhalten im Zug“ und die Sicherheit an Haltestellen und an Bahnübergängen.

Im Rahmen des Projekts „SuSiteam“ könnten die Ergebnisse zur objektiven Sicherheit im ÖPNV der Vorstudie genutzt werden. Daraus könnten, zusammen mit den Ergebnissen zur subjektiven Sicherheit im ÖPNV, Maßnahme-Empfehlungen für die künftige Präventionsarbeit entwickelt werden.

8 Darstellung und Bewertung der bisherigen Maßnahmen

8.1 Darstellung bisheriger Maßnahmen

8.1.1 Maßnahmen der Bundespolizei⁷⁹

Bei den Bundespolizeidirektionen arbeiten eigens bestellte Beauftragte für die polizeiliche (Kriminal-)Prävention, die als Bürgerkontaktbeamte Hinweise und Anregungen entgegennehmen und dem Bürger als kompetente Ansprechpartner in Sicherheitsfragen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus gibt die Bundespolizei Faltblätter mit Hinweisen zu Verhaltensmaßnahmen heraus, durch deren Beachtung potentiellen Tätern die Begehung von Straftaten erschwert wird. Folgende Informationsblätter für den Bereich „Sicherheit im ÖPNV“ sind bei der Bundespolizei erhältlich:

- a) "Helfen, aber sicher - Miteinander gegen Angst und Gewalt" (In dem Informationsblatt werden einfache und wirkungsvolle Möglichkeiten dargestellt, wie man anderen Personen helfen kann, ohne sich selbst zu gefährden.)
- b) „Sicheres Verhalten auf Bahnanlagen“ (Informationen für Schüler.)
- c) „Bahnanlagen sind keine Spielplätze“ (Der Flyer enthält eine Anzahl von Hinweisen, die Eltern und Erziehungsberechtigten helfen sollen, Ihren Kindern die Gefahrenpotentiale an Bahnanlagen zu verdeutlichen.)
- d) Broschüre zur Kampagne "Vandalismus ausbremsen!"
- e) "Helfen Sie mit, Diebstahl auf Bahnanlagen und Hehlerei zu verhindern" (Dieses Informationsblatt gibt Hinweise darauf, Täter zu erkennen und den Erwerb von Diebesgut zu vermeiden.)

Neben weitergehenden Informationen bietet die Bundespolizei Schulungen zum Thema „Bahnverkehrserziehung“ an. Dafür können sich Lehrkräfte und Erzieher an die kostenlose Hotline der Bundespolizei⁸⁰ wenden, von wo aus sie dann an die zuständige Stelle vermittelt werden.

Nach Aussage der Befragten verfügt die Bundespolizei über Handlungsleitfäden zum Thema „Sicherheit in ÖPNV“. Im Rahmen von Situationstrainings werden die Beamten auf das konkrete Verhalten in bestimmten Gefahrensituationen vorbereitet. Hierfür stehen Einsatzunterlagen und bereits abgestimmte Planentscheidungen zur Verfügung. Diese können als Grundlage für die Entwicklung von Handlungsempfehlungen genutzt werden.

„Meldeketten“

Wie bereits in Kapitel 6.1 erwähnt, nimmt die Bundespolizei nur Vergehens-Straftatbestände auf. Liegen Verbrechenstatbestände vor (z. B. Vergewaltigung an Bahnanlagen), werden die aufgenommenen Informationen an das betreffende Landeskriminalamt zur abschließenden Bearbeitung weitergeleitet.

Die Bundespolizei ist der Ansprechpartner für die DB Sicherheit GmbH, wenn sich dort Sicherheitsvorfälle bzgl. des Sicherheitspersonals ereignen. Bundespolizei und DB Sicherheit verfügen über ein Notfall- und Störungsmanagement, welches Maßnahmenpläne für Notfallsituationen aufstellt. Dadurch wird sichergestellt, dass Informationen automatisch an die Polizei weitergeleitet werden. In Abhängigkeit des Ereignisses (Auftreten eines Sicherheitsverstößes) kann dann eine entsprechende Entsendung von Einsatzkräften der Bundespolizei zum Ereignisort stattfinden und zusätzlich die Unterstützung von Personal der DB Sicherheit GmbH angefordert werden. Für alle technischen Defekte an den Zügen gibt es in Berlin-Pankow eine Notfalleitstelle, die nur Meldungen zu technischen Mängeln an den Zügen aufnimmt und bearbeitet. Für größere Vorfälle gibt es ein regionales oder zentrales Krisenmanagement (abhängig von der Auswirkung

⁷⁹ Vgl. www.bundespolizei.de vom 22. Februar 2010.

⁸⁰ Die kostenfreie Rufnummer der Bundespolizei lautet 0800 6 888 000.

des Ereignisses). Dieses wird tätig, wenn sich im Laufe eines Einsatzes herauskristallisiert, dass es ein größerer Einsatz ist und mehr Personal angefordert werden muss. Aus der Lageeinschätzung des Krisenmanagements ergibt sich dann der Einsatzplan der Sicherheitskräfte (Sicherheitspersonal wird ereignisbezogen eingesetzt).

Die Bundespolizei besitzt nach eigenen Aussagen keinen bestimmten Organisationsbereich für die Sicherheitskräfte. Es gibt ein Gesamtpool an Einsatzkräften, die überall eingesetzt werden. Des Weiteren gibt es bei der Bundespolizei die regionalen Einsatzleiter für Berlin und die Ländereinsatzleiter für Brandenburg, die bei Auftreten eines Sicherheitsnotfalls aktiv werden.

8.1.2 Maßnahmen der Polizei des Landes Brandenburg

Die Landespolizei Brandenburg verfügt über keine speziellen Sicherheitskräfte, die für den ÖPNV zuständig sind und führt auch keine Videoaufzeichnung im ÖPNV durch.

Die Landespolizei Brandenburg betreibt in eigener Zuständigkeit Videoaufzeichnungen u.a. auf Bahnhofsvorplätzen. Für Vorschläge zur Einrichtung von Videoüberwachungsanlagen im Land Brandenburg sind die Polizeipräsidien zuständig. Die abschließende Entscheidung über die Einrichtung der Videostandorte obliegt dem Innenministerium. Nach erfolgter Erprobung der polizeilichen Videoüberwachung konnte auf der Grundlage der Evaluationsbefunde in 2006 festgestellt werden, dass sich die polizeiliche Videoüberwachung bewährt hat und die Videoüberwachung an geeigneten Orten ein wirksames polizeiliches Einsatzmittel sein kann.

Im Land Brandenburg sind die Betreiber und Nutzer des ÖPNV regelmäßig Adressaten allgemeiner Informations- und Beratungsmaßnahmen. Für Mitarbeiter des ÖPNV erfolgten Schulungsmaßnahmen zu allgemein kriminalpräventiven Aspekten. Die Umsetzung der Sensibilisierung der Angestellten/Bediensteten im Öffentlichen Personennahverkehr in Brandenburg erfolgte durch Übersendung des entsprechenden Materials an die Betreiber des Öffentlichen Personennahverkehrs durch das MI unter Beteiligung des MIL.

Wesentliches Instrument der Zusammenarbeit zwischen Polizei und Verkehrsunternehmen bilden gemeinsame Ordnungspartnerschaften auf der Ebene der Polizeischutzbereiche. Vertreter von Polizei, Betrieben, Institutionen, Behörden sowie weiteren Verantwortungsträgern verbinden sich zum Thema Sicherheit in Ordnungspartnerschaften um ihre Kräfte durch mehr Kommunikation, Koordination und Kooperation zu bündeln. Dabei dürfen die Kooperation der Beteiligten und die gemeinsame Koordination von Maßnahmen nicht zur Aushebelung von Zuständigkeitsregelungen und zur Verwischung von Verantwortlichkeiten führen. 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.

8.1.3 Maßnahmen der DB Sicherheit GmbH

Bei der Bahn-Tochter DB Station & Service AG wurden die so genannten 3-S-Zentralen eingerichtet. Das 3-S-Konzept für Sicherheit, Sauberkeit und Service. Zuständig für das Land Brandenburg ist die 3-S-Zentrale in Frankfurt/Oder, der Sitz der 3-S-Zentrale für Berlin befindet sich im Berliner Ostbahnhof.

In der 3-S-Zentrale laufen rund um die Uhr alle wichtigen Informationen zum Betriebsablauf im Bahnhof zusammen. Die Mitarbeiter der 3-S-Zentrale koordinieren den sicheren Eisenbahnbetrieb und die Weitergabe von Reise-

Informationen für Reisende bei Auftreten von Unregelmäßigkeiten an alle beteiligten Mitarbeiter im Bahnhof. Über Informationssäulen werden dem Fahrgast zusätzlich gewünschte Informationen erteilt. Darüber hinaus können die Mitarbeiter die verschiedenen Bereiche der Bahnhöfe mit Hilfe von Kamertechnik überblicken. Sie sehen, ob irgendwo ein Service-Mitarbeiter benötigt wird und kontrollieren die Sauberkeit der Bahnhöfe, so dass bei Bedarf die Bahnreinigung informiert werden kann. Außerdem haben die Mitarbeiter in den Zentralen durch die Videoüberwachung in den Bahnhöfen die Möglichkeit, Störfälle besser und schneller zu erkennen, so dass die Polizei umgehend informiert werden kann.

Des Weiteren überwacht die 3-S-Zentrale die Funktion der Anlagen im Bahnhof. Sollte trotz regelmäßiger Wartung und Kontrolle eine technische Anlage ausfallen, werden umgehend die Instandsetzungsteams benachrichtigt. Diese entscheiden vor Ort, wie die Anlage schnellstmöglich wieder in Betrieb genommen werden kann.

Die 3-S-Zentralen arbeiten eng mit dem Sicherheitszentrum „Bahn“ in Berlin zusammen. Dort sorgen Beamte der Bundespolizei gemeinsam mit Sicherheitsfachleuten der Deutschen Bahn AG rund um die Uhr für Sicherheit in den Bahnhöfen und Zügen. So befindet sich dort eine spezielle Technik für die Ermittlung von Straftaten. Videos können aufgezeichnet werden und dienen als Hilfsmittel für die Strafverfolgung. Allerdings ist deren Zugriff ausschließlich durch die Bundespolizei gestattet.

Weitere Präventionsmaßnahmen führt die DB Sicherheit in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei und der S-Bahn Berlin in Schulen durch. Die Themen umfassen den Sicherheitsaspekt („Safety“), das Verhalten an Bahnanlagen, Bahnhöfen und in Zügen. Die Schulungen erfolgen durch Filme und Präsentationen. Ergänzend führt die DB Sicherheit Projekttag zu Präventionsthemen durch und sie richtet einen „Präventionszug“ aus, der bundesweit Station macht.

Nach Aussagen der DB Sicherheit ist ein Rückgang des Sicherheitspersonals zu verzeichnen, allerdings liegen keine Angaben zur konkreten Anzahl des Sicherheitspersonals vor! Zudem unterliegt die Bewachung von abgestellten Zügen durch Sicherheitspersonal einer stetigen Veränderung, so dass keine konkreten Angaben zum Einsatz des Sicherheitspersonals gemacht werden können. Den Schwerpunkt des Einsatzes von Sicherheitspersonal seitens der DB Sicherheit im Land Brandenburg bilden Sonderzüge für Fußballspiele, Diskotheken sowie der Schülerverkehr.

8.1.4 Maßnahmen der S-Bahn Berlin GmbH

Die S-Bahn besitzt kein eigenes Sicherheitspersonal. Sie kauft bedarfsorientiert Sicherheitspersonal bei der DB Sicherheit ein und schult diese Sicherheitskräfte. Eigene Mitarbeiter der S-Bahn werden durch das Projekt „XENOS – Integration und Arbeit“ zum Umgang mit rechter Gewalt geschult (Erkennung, Deeskalationsmaßnahmen). Zusätzlich werden Schulungen für S-Bahn-Mitarbeiter gegen Rechtsradikalismus („Kampagne Noteingang“) durchgeführt (vom Verfassungsschutz geleitet). Weitere Präventionsmaßnahmen sind:

- Vereinzelt betriebliche Videoüberwachungen,
- Fahrgasthilferuf zum Fahrer bzw. zum 24-Std-Dienst,
- Notbremse im Zug, gleichzeitig mit Sprechverbindung versehen (führt zum Fahrer und zum 24-Std-Dienst),
- Sicherheitspersonal auf Bahnhöfen.

Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen

Es gibt bundesweit ein einheitliches Merkblatt für die Mitarbeiter mit einem entsprechenden Faltblatt für die jeweiligen Verkehrsbereiche. Darin wird beschrieben, wie sich Mitarbeiter im Ernstfall verhalten und an wen sie sich wenden sollten. Das Personal an den Bahnanlagen sowie weiteres Personal (Leitstellen, technischer Dienst, etc.) werden

regelmäßig für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Risiken im Ernstfall geschult (in internen und externen Schulungen). Aktuell findet ein Seminar zu richtigem Verhalten im Umgang mit sicherheitsrelevanten Risiken am Telefon statt.

„Meldekettten“

Der Fahrgast hat die Möglichkeit, über die Notrufnummer direkt die Polizei zu erreichen. Ebenfalls kann auch der Fahrgasthilferuf genutzt werden (ist im Fahrzeugwagen an der Notbremse ausgewiesen). Wird der Fahrgasthilferuf durch einen Fahrgast betätigt, wird der Passagier direkt über eine Sprachverbindung mit der Sicherheitszentrale des 24-Stunden-Dienstes verbunden (der Fahrzeugführer hört gleichzeitig mit und wird so über das Geschehen im S-Bahnzug informiert). Danach leitet die Betriebsstelle des 24-Stunden-Dienstes den Vorfall weiter an die Polizei bzw. an die DB Sicherheit.

8.1.5 Maßnahmen der BVG

Nach Aussage der BVG verfügt diese sowohl über eigenes Sicherheitspersonal als auch über Sicherheitspersonal externer Dienstleister. Des Weiteren betreibt die BVG Videoüberwachungen.

Zusätzlich wurde eine Arbeitsgruppe in Zusammenarbeit mit DB Regio, S-Bahn, Polizei ins Leben gerufen, die sich viermal im Jahr zu Präventionsfragen und anderen wichtigen Themen zusammenfindet. Dort werden auch Präventionskonzepte für das darauf folgende Jahr entwickelt. Als weitere Präventionsmaßnahme der BVG gibt es die „Omnibus-Arbeit“ mit Kindergärten- und Vorschulklassen. Dabei werden die Kinder zur Nutzung und zum richtigen Verhalten im Umgang mit dem ÖPNV geschult.

Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen

Für das Personal vor Ort als auch für das weitere betriebsnotwendige Personal (Leitstellen, technischer Dienst, etc.) gibt es bei der BVG interne Dienstanweisungen für den Umgang mit allgemeinen und speziellen sicherheitsrelevanten Vorfällen. Jede Organisationseinheit bei der BVG verfügt über Meldepläne, die festlegen, was im Notfall zu tun ist. Jeder Mitarbeiter ist darüber informiert worden, was er bei Störungen im Bereich zu tun hat und wer dann alles zu informieren ist. Das eigene Sicherheitspersonal erhält regelmäßig interne und externe Schulungen.

„Meldekettten“

Bei der BVG gibt es Mitarbeiter in der Unternehmenszentrale, die telefonische Meldungen entgegennehmen. Für das betriebseigene Personal der U-Bahn, im Tram- und Busverkehr sowie für das Sicherheitspersonal vor Ort sind eigene Leitstellen vorhanden. Die jeweils zuständige Leitstelle entscheidet dann über die Weiterleitung der Informationen (z. B. meldet der Straßenbahnführer den Vorfall an die Straßenbahnstelle, diese beauftragt dann die Polizei etc.).

Über Notrufsäulen in den U-Bahn-Stationen können Fahrgäste Vorfälle dem BVG-Personal oder der Polizei melden. Bei direkter Kontaktaufnahme des Fahrgastes mit der Polizei erhält die BVG keine Informationen zum Sicherheitsvorfall (tritt häufiger auf, z. B. bei Diebstählen).

8.1.6 Maßnahmen der kommunalen Verkehrsunternehmen

Nach eigenen Angaben der kommunalen Verkehrsunternehmen besitzen diese kein eigenes Sicherheitspersonal. Teilweise wird Sicherheitspersonal externer Dienstleister beschäftigt. Alle an der Umfrage beteiligten Unternehmen gaben an, Videoüberwachungen durchzuführen.

Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen

Nicht alle kommunalen Verkehrsunternehmen verfügen über Handlungsleitfäden zum Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen. Ebenso werden Schulungen zum Verhalten in Notfallsituationen nur teilweise angeboten. Bei den durchgeführten Schulungen handelt es sich um Deeskalationsschulungen (durch die Polizei), Dienstunterricht und kontinuierliche Unterweisungen seitens der Unternehmen. Für das weitere betriebsnotwendige Personal (Leitstelle) gibt es nur teilweise Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen. Dieses betriebsnotwendige Personal (Leitstelle) wird zum konkreten Verhalten in Notfallsituationen folgendermaßen durch Erste Hilfe-Lehrgänge, Dienstunterricht und kontinuierliche Unterweisungen geschult.

„Meldekettten“

Nach Aussagen der befragten kommunalen Verkehrsunternehmen verlaufen bei ihnen die Meldekettten folgendermaßen:

- Kundenbetreuer/Triebfahrzeugführer -> Leitstelle -> Polizei -> Verwaltung zur Nachbereitung;
- (Bus)Fahrpersonal -> Leitstelle -> Polizei -> Betriebshofleiter -> Geschäftsführung;
- Fahrer/ Sicherheitsmitarbeiter -> Leitstelle -> Polizei/ ggf. Feuerwehrleitstelle.

Insgesamt wurde festgestellt, dass es keine einheitliche Meldekette bei sicherheitskritischen Vorfällen zwischen der BVG, dem VBB und der Polizei gibt.

8.2 Bewertung der Wirksamkeit bereits getroffener Maßnahmen durch die Akteure

Bewertung durch die Bundespolizei

Nach Einschätzung der Bundespolizei könnte die Maßnahme der Videoüberwachung weiter ausgeweitet werden. Hierbei stellt sich die Frage, wie umfangreich die Methode der Videoüberwachung zum Einsatz kommen sollte und könnte (Frage der Finanzierung). Bei einer Videoüberwachung in Fahrzeugen müsste die Frage nach den Schnittstellen und Zuständigkeiten geklärt werden (z. B. wenn ein Täter den Bahnhofsbereich verlässt). Außerdem fehle auch die persönliche Präsenz der Bundespolizei vor Ort.

Der vermehrte Einsatz von Sicherheitsmaßnahmen im ÖPNV durch die Bundespolizei sei eine politische Fragestellung. Deshalb sei es nicht vorhersagbar, wie die Frage der Ausweitung von Videoüberwachungen gelöst werden könnte.

Bewertung durch das MIL

Die Befragten des MIL fordern eine stärkere Umsetzung des Einsatzes von Begleitpersonal in den Zügen. Die Besetzung der Stellen des Begleitpersonals wird gegenwärtig zu 100 % ausgeschrieben, aber bisher sei der vorgeschriebene Personaleinsatz in der Realität nicht zu 100 % erreicht worden. Darüber hinaus würden vermehrt Konfliktschulungen angeboten, um die Kompetenz des Begleitpersonals zu erhöhen.

Bewertung durch die DB Sicherheit GmbH

Die Präventionsmaßnahmen der DB Sicherheit für das Land Brandenburg sind nach eigenen Aussagen noch ausbaufähig. Außerdem könnte der Kontakt zum Land Brandenburg ausgeweitet werden. Was die Ausstattung der Bahnhöfe betrifft, legt die DB Sicherheit großen Wert auf das Vorhandensein von Bahnhofsaufsichten und guter Bahnhofsbeleuchtung. Andernfalls würde die subjektive Sicherheit der Fahrgäste sinken.

Bewertung durch die S-Bahn Berlin GmbH

Seitens des Unternehmens wird der Einsatz der Videotechnik als eine sinnvolle und unterstützende Maßnahme im Zusammenhang mit dem Einsatz von Sicherheitspersonal betrachtet. Grundsätzlich steht der Einsatz von Personal als die entscheidende Sicherheitsmaßnahme im Vordergrund. Insofern kommt der Qualifizierung und der wirkungsorientierte Einsatz des Sicherheitspersonals, in enger Abstimmung mit Bundes- und Landespolizei eine wesentliche Schlüsselstellung zu.

Nach Ansicht der Befragten bei der S-Bahn könnte die Videoüberwachung ausgeweitet werden. Dies sei aber abhängig von den Kosten der Umsetzung. Sie sollte handhabbar sein, und es sollten ständige Auswertungen der Aufzeichnungen erfolgen (auch für die Polizei). Zudem wird von den Befragten der S-Bahn gefordert, die Kompetenz der Sicherheitskräfte maßgeblich zu steigern. Bisher hänge die „Qualität“ der Sicherheitskräfte von deren Bezahlung (bei niedriger Bezahlung wenig motiviert) und ihrer Ausbildung ab (Ausbildung der Sicherheitskräfte sei wenig qualitätsorientiert). Neben der Forderung von „besseren“ Sicherheitskräften steht die Forderung nach einer perfekten Einsatzleitung bzw. Einsatzführung derer. Die Einsatzleitung müsse eine außerordentliche Führungsstärke haben. Nur so könne der Einsatz des operativ tätigen Personals ordentlich gesteuert werden. Bisher sei die Einsatzleitung bzw. Einsatzführung des Sicherheitspersonals unterbesetzt und bringe qualitativ nicht die richtigen Effekte. Vielleicht könnte man für die Verbesserung der Führung der Sicherheitskräfte zusätzliche Hinweise von Landespolizeien und Bundespolizei einholen und sich speziell über die Führungs-/Einsatzstrategien erkundigen, die sich auf den regionalen Raum und Schutzobjekte beziehen. Zudem sollten die Sanktionsmöglichkeiten bei Sicherheitsverstößen ausgeprägter sein, aber das sei eine Frage der Durchsetzungskraft seitens der Unternehmen („Verbote gibt es genug.“). Auch die Verfolgung der Straftäter seitens der Polizei könne verbessert werden.

Bewertung durch die BVG

Bereits implementierte Präventionsmaßnahmen bei der BVG werden als „gut und wichtig“ betrachtet. Als besonders bedeutsam empfunden wird dabei das Thema „Prävention“ und dessen konzeptionelle Aufstellung (vorhandene Ressourcen bestmöglich nutzen). Generell gelte die Maxime, nicht erst nach dem Auftreten von Straftaten zu handeln, sondern deren Prävention auszubauen.

Aktuell gibt es seitens der BVG keine Opferbetreuung. Es bestehe zwar ein informeller Kontakt zum Weißen Ring, allerdings keine direkte Zusammenarbeit. Die Opferbetreuung sei sehr aufwendig und teuer, könnte aber dennoch aufgebaut werden.



Bewertung durch die kommunalen Verkehrsunternehmen

Nach Aussagen der befragten kommunalen Verkehrsunternehmen sollten folgende Sicherheitsmaßnahmen verbessert werden: 1. Der durch die Verkehrsverträge vorgeschriebene Einsatz von Begleitpersonal in den Zügen soll zu 100 % umgesetzt werden. Damit würde die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste maßgeblich erhöht werden. 2. Alle Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen des VBB sollten mit Videoüberwachungsgeräten ausgestattet werden. Ziel dabei sei es, Straftäter bei Sicherheitsverstößen zu ermitteln und eine Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Fahrgäste zu erreichen. Aber diese Forderung sei mit hohen Umsetzungskosten verbunden. Außerdem hätten Videoaufzeichnungen im Rechtsfall nur eine geringe rechtliche Relevanz. Die kommunalen Verkehrsunternehmen beklagen zudem ein fehlendes Interesse der Justiz an der Verfolgung der Straftäter. 3. Die Sicherheitskräfte der Polizei sollten durch zusätzliche Beamte verstärkt werden. Bisher sei das vorhandene Personal zu wenig.

Insgesamt wünschen sich alle Verkehrsunternehmen, dass sie auch über Sicherheitsvorfälle informiert werden, die nicht bei ihnen direkt durch die Fahrgäste gemeldet werden, sondern die vom Fahrgast der Polizei gemeldet werden. Diese Fahrgastmeldungen an die Polizei gelangen in der Regel nicht zurück in die Unternehmen; daher wäre ein Rücklauf zwischen Polizei und Verkehrsunternehmen wünschenswert.

9. Weiterer Forschungsbedarf

9.1 Bisherige Ergebnisse der Untersuchung als Ausgangspunkt für weitergehende Überlegungen

Im Rahmen der Vorstudie konnten trotz des zur Verfügung stehenden, eingeschränkten zeitlichen, personellen und finanziellen Rahmens die wichtigsten Beteiligten und Handelnden im Bereich ÖPNV-Sicherheit identifiziert werden. Die entstandene Auflistung (vgl. S. 13) ist allerdings nicht als endgültige und vollständige Aufzählung aller Akteure zu verstehen, die sich hauptverantwortlich mit dem Thema „Sicherheit im ÖPNV“ befassen. Deshalb ist es erforderlich, gegebenenfalls weitere Beteiligte zu identifizieren und in Folgeuntersuchungen einzubeziehen.

Darüber hinaus konnten diverse Kooperationen zwischen den Beteiligten identifiziert werden. (vgl. S. 16f.) Insgesamt bestehen bereits vielfältige Formen der Zusammenarbeit. Entsprechendes gilt auch für den Erfahrungsaustausch (vgl. S. 18f.). Zusätzlich gibt es mehrere sicherheitsbezogene Projekte mit vielfältigen Anknüpfungspunkten und noch zu vertiefenden Synergiepotentialen (vgl. S. 40ff.)

Grundsätzlich hat sich die methodische Vorgehensweise bewährt, die auf Dokumentenanalysen und Literaturrecherchen, Expertengesprächen, halb-standardisierten Interviews mit wichtigen Akteuren und einer schriftlichen Befragung beruhte. Allerdings ist dieser multimethodale Ansatz zukünftig noch zu verfeinern, und auch noch vorhandene Akzeptanzbarrieren, die allerdings nur bei der schriftlichen Befragung ersichtlich wurden, sind noch zu überwinden.

9.2 Fernziel weiterer Untersuchungen

9.2.1 Erstellung eines ganzheitlichen Sicherheitslagebildes ÖPNV

Im Vordergrund sollte die Erstellung und kontinuierliche Abstimmung eines ganzheitlichen Lagebildes der Sicherheit im ÖPNV des Verbundgebietes als Grundvoraussetzung für einen effektiven Mittel- und Maßnahmeneinsatz erreicht werden. In dem Lagebild sollten Aspekte der objektiven ÖPNV-Sicherheitslage und der subjektiven Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV abgebildet werden. Dieses Lagebild ist regelmäßig fortzuschreiben.

9.2.2 Erarbeitung eines Konzeptes für eine periodische Berichterstattung als Grundlage für ein Sicherheitslagebild ÖPNV

Voraussetzung für die Erstellung eines ganzheitlichen Sicherheitslagebildes ÖPNV ist die Erarbeitung eines inhaltlichen und ein methodischen Konzeptes für eine periodische Berichterstattung zur Sicherheit im ÖPNV und dessen regelmäßiges Monitoring. Wesentliche Zielstellung sollte hierbei die länder- und polizeiübergreifende Harmonisierung der Daten und Indikatoren, die Strukturentwicklung für eine vereinheitlichte Erfassung, die Ermittlung von Ergänzungsbedarf in den Datenstrukturen und die regelmäßige Auswertung (und ggf. Erhebung z. B. durch Fahrgastbefragungen) der subjektiven und objektiven Sicherheitsindikatoren sein. Hierzu bedarf es einer Reihe von Untersuchungen u. a. zur Identifizierung sowie Gewichtung und Priorisierung von Einflussfaktoren sowie zur Abstimmung der verwendeten Daten und Begrifflichkeiten. Insbesondere für alle kommunalen Verkehrsunternehmen sollte eine einheitliche Definition des Sicherheitsbegriffes erstellt werden, damit diese das Sicherheitskonzept ihres Unternehmens besser danach ausrichten können.

Ebenso sollte die regelmäßige Durchführung von Dunkelfelduntersuchungen zur Ermöglichung eines ganzheitlichen Lagebildes, das die objektive und die subjektive Sicherheitslage umfasst, thematisiert werden.

9.2.3 Weitere Aufbereitung/Dokumentation und Analyse der vorhandenen Datenerfassung zur Sicherheit im ÖPNV bei allen Beteiligten

In Fortsetzung der Vorstudie sollte die weitere Ermittlung und Analyse vorhandener sicherheitsrelevanter (subjektiver und objektiver) Daten und Erfassungsstrukturen bei Polizeien und Verkehrsunternehmen, die Identifikation zentraler Indikatoren sowie die Erforschung von Möglichkeiten der Erstellung von regionalisierten komplexen Lagebildern erfolgen.

9.2.4 Untersuchung der festgestellten erfassungstechnischen Restriktionen und Grenzen der Datenbeschaffung

Die im Ergebnis der Vorstudie festgestellten und beschriebenen erfassungstechnischen Restriktionen und Grenzen der Datenbeschaffung könnten ggf. Gegenstand weiterer zukünftiger Forschungsvorhaben und Befassung sein. Im Einzelnen sind hier beispielhaft zu nennen:

- Abbildung der Tatörtlichkeit „ÖPNV“ als eigenständiges Erfassungsmerkmal in der PKS,
- Angaben über Anzahl und Einsatz von Sicherheitskräften und Sicherheitspersonal im ÖPNV,
- Einbeziehung betriebseigener Statistiken der Verkehrsunternehmen zu Sicherheitsvorfällen,
- Integration der bei den einzelnen Akteuren vorhandenen Daten zur Sicherheitslage für ein Gesamt-Sicherheitslagebild,
- Systematische Übersicht zu den einzelnen Vorhaben und Maßnahmen (z. B. Präventionsmaßnahmen) der Beteiligten,
- visuelle Unterstützung und Aufbereitung der Datenlage,
- kontinuierliche und systematische Einbeziehung der Beteiligten, insbesondere der Vielzahl kommunaler Verkehrsunternehmen.

Außerdem konnten aus terminlichen Gründen eine Reihe von ebenfalls in Frage kommenden Beteiligten nicht in die Vorstudie einbezogen werden. So konnte die Unfallkasse Brandenburg nicht zu den Unfallzahlen im Bereich des ÖPNV befragt werden. Ebenso wäre eine Einbeziehung von Taxi-Unternehmen denkbar, da diese ggf. Informationen zu sicherheitsrelevanten Aspekten sowie zu unternehmenseigenen konzeptionellen Ansätzen liefern können. Im Rahmen der Vorstudie konnte der „Weiße Ring“ nicht zu „Opferzahlen“ nach Übergriffen im ÖPNV befragt werden. Alle diese Aktivitäten könnten aber in zukünftigen Forschungsvorhaben durchgeführt werden.

9.3 Forschungsansätze

Wie bereits ausgeführt, gibt es mittlerweile bereits mehrere sicherheitsbezogene Projekte im Bereich ÖPNV-Sicherheit (vgl. S. 38ff.), deren Maßnahmen die Ausgangsbasis für weitere Überlegungen und für denkbare Synergien bilden (vgl. S. 40ff.).

9.3.1 Benchmarking

Im Jahr 2006 hat der VBB gemeinsam mit dem RMV, dem VRR, dem VRS, dem VOR und der Deutschen Bahn AG ein gemeinsames Pilotprojekt zum „Sicherheits- und Servicemanagement im ÖPNV“ umgesetzt. In diesem Zusammenhang wurde auch eine breite internationale Analyse (Benchmarking) durchgeführt. Ein Ergebnis dieses Projektes sind u. a. auch die Leitsätze „Sicherheit im ÖPNV“ (siehe Anlage 8). Ein Forschungsansatz könnte darin bestehen, erneut ein internationales Benchmarking zu „Sicherheit und Service im ÖPNV“ durchzuführen (evtl. im 5-Jahres-Rhythmus

etablieren). Man könnte auch gezielt die Region (Berlin)-Brandenburg im Hinblick auf die Implementierung sicherheitsrelevanter Maßnahmen mit einer weiteren Region (weltweit) vergleichen. Ebenfalls sollten Kriminalitätsmuster im Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg und in den ländlichen Regionen Brandenburgs analysiert und miteinander verglichen werden (Stadt-Land-Vergleich).

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen verfügt über das Landesförderprogramm „Sicherheit und Service im ÖPNV“. Dieses führte u. a. zu einer stärkeren Einführung von Sicherheitsmaßnahmen im ÖPNV, um die dortige (Fahrgast)-Sicherheit zu erhöhen. Im Rahmen der Vorstudie konnten noch keine näheren Informationen und Erfahrungsberichte/-werte zu diesem Landesförderprogramm eingeholt werden. Von den eingeführten Sicherheitsmaßnahmen aus dem Landesförderprogramm könnte man zukünftig Parallelen für das Land Brandenburg ziehen. Mit Hilfe von Befragungen der Sicherheitskräfte vor Ort könnten Vergleichsergebnisse zu den vorhandenen Daten der Polizeilichen Kriminalstatistik zum subjektiven Sicherheitsempfinden gewonnen werden. Welche Erwartungen haben die Beteiligten an den Begriff „Sicherheit“? Woran ist dieser messbar? Wird eine Erhöhung der Präsenz von Sicherheitspersonal im ÖPNV gewünscht?

9.3.2 Analyse der Entscheidungsketten

Die Entscheidungsketten bei Auftreten eines Sicherheitsvorfalles an einem exemplarischen Beispieltort (z. B. Potsdam Hauptbahnhof – ideal, da dort viele Verkehrslinien zusammenlaufen) sollten analysiert werden. Im Gegensatz dazu sollte eine Analyse von Entscheidungsketten bei Auftreten eines Sicherheitsvorfalles bei einer Haltestelle im ländlichen Raum Brandenburgs für eine Vergleichbarkeit durchgeführt werden. Diese Analyse könnte anhand von Befragungen erfolgen, deren Ergebnisse dann Handlungsempfehlungen bieten könnten. Darüber hinaus könnten Prozessabläufe bei Auftreten eines Sicherheitsvorfalles in repräsentativ ausgewählten Institutionen analysiert und beschrieben werden. Diese Informationen würden letztlich der Betrachtung der Entscheidungsfindung innerhalb eines Verkehrsunternehmens/Institution dienen.

9.3.3 Identifizierung von Einflussfaktoren

Durch Befragungen (Fragebogen, Experteninterviews, Gruppendiskussionen) der Fahrgäste und des Fahr- und Begleitpersonals des ÖPNV könnten Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste identifiziert und die Akzeptanz bestimmter Maßnahmen erfragt werden.

9.3.4 Analyse von Zusammenhängen bzgl. der Aus- und Fortbildung des Fahr- und Begleitpersonals im ÖPNV

Gegenstand weiterer Forschungsvorhaben könnte die Untersuchung von Zusammenhängen zwischen dem Auftreten sowie der Intensität von Straftaten im ÖPNV und dem Umfang als auch den Inhalten der Aus- und Fortbildung des Fahr- und Begleitpersonals im ÖPNV sein.

Insofern ist weiterer, vielfältiger Forschungsbedarf zweifellos vorhanden. Dabei müssten die weiteren Aktivitäten in Abhängigkeit von den politischen und finanziellen Prioritäten näher diskutiert werden.

10 Handlungsempfehlungen für Sofortmaßnahmen

10.1 Einrichtung eines ganzheitlichen Netzwerkes „Sicherheit im ÖPNV“

Für die Region Berlin-Brandenburg sollte ein ganzheitliches Netzwerk „Sicherheit im ÖPNV“ eingerichtet werden, bei dem alle zuvor identifizierten Handelnden und Beteiligten der ÖPNV-Sicherheit sowie bereits bestehende „Sicherheits-Netzwerke“ integriert werden und eng miteinander kooperieren. Durch die Errichtung eines Netzwerkes „Sicherheit im ÖPNV“ gäbe es die Möglichkeit einer übergreifenden Koordination und Abstimmung sicherheitsrelevanter Themen, eine gemeinsame Berichterstattung zwischen den Beteiligten und Handelnden sowie die Aufarbeitung und Beseitigung fehlender Daten zur Sicherheit im ÖPNV.

Der VBB hat im Jahr 2007 eine Arbeitsgruppe „Sicherheit“ der Verkehrsverbünde initiiert, die in regelmäßigen Abständen zusammenkommt und Grundsatzfragen diskutiert. Diese Form der gemeinsamen verkehrsverbundübergreifenden Zusammenarbeit sollte beibehalten und fortgeführt werden.

10.2 Erstellung von Sicherheitskonzepten in den Verkehrsunternehmen

Im Gegensatz zu den großen Verkehrsunternehmen im VBB bestehen bei den kleineren kommunalen Verkehrsbetrieben selten Sicherheitskonzepte. Die Erstellung von bedarfsgerechten Sicherheitskonzepten in den Verkehrsunternehmen sollte eine wesentliche künftige Aufgabe sein.

10.3 Installierung von Sicherheitsbeauftragten bei den Verkehrsunternehmen

Im Zusammenhang mit der o. a. Erstellung von Sicherheitskonzepten wird die Installation unternehmensinterner Sicherheitsbeauftragter als Ansprechpartner für Fragen der Fahrgastsicherheit, zur Bündelung und Koordinierung von sicherheitsrelevanten Informationen aus den Lagebildern im Unternehmen und des Verbundes, zur Unterstützung bei der Konzipierung eines um das Thema „Sicherheit“ erweiterten Anforderungs- und Qualifizierungsprofils für Fahrgastbetreuer und Servicemitarbeiter, vorgeschlagen.

10.4 Einsatz der Videoüberwachung

Durch die gezielte Ausweitung, die bessere Überwachung und die Kontrollmöglichkeiten von Videoaufzeichnungen könnte die Sicherheit im ÖPNV zusätzlich erhöht werden. Der Einsatz von Videotechnik (insbesondere wenn aufgezeichnet wird), stellt dabei immer nur eine unterstützende Maßnahme der Erhöhung der Sicherheit im ÖPNV dar. Jede Investition in Sicherheitstechnik sollte auch auf ihre Auswirkungen auf den Personalbedarf und die Personalsituation überprüft werden. Wenn der Einsatz von sicherheitsrelevanten Maßnahmen als auch der Sicherheitstechnik erhöht wird, sollte dies immer auch mit einer Wirksamkeitsanalyse einhergehen.

10.5 Weitere Maßnahmen

Sicherheitskriterien in Ausschreibungsverfahren und Verkehrsverträgen

In Übereinstimmung mit dem VBB sind auch wir der Auffassung, dass differenzierte Vorgaben (SPNV/übriger ÖPNV) für Normen/Standards/ Sicherheitsanforderungen in Ausschreibungen, Verkehrsverträgen sowie einheitliche Qualitätsmessverfahren erforderlich sind, damit sowohl die Kundenzufriedenheit als auch die Sicherheit erhöht werden können. Dabei könnte eine Überprüfung der Kopplung von Bonus-/Malusregelungen an die Kundenzufriedenheit mit der Sicherheit erfolgen.

Kommunikationsinfrastruktur – Sicherheit

Ziel dabei soll die Erfassung der Kommunikationsstruktur „Sicherheit“ sowie die Erarbeitung und Abstimmung eines den Lagebildern entsprechenden übertragbaren Organisationsprinzips sein.

Meldeketten und Informationswege

Erforderlich sind einheitliche Meldeketten und Informationswege für sicherheitsbezogene Ereignisse zwischen den Polizeien, Verkehrsunternehmen und anderen relevanten Akteuren (bei Beachtung der operativen Eigenständigkeit der VU/EVU) sowie die Überprüfung der Zuständigkeiten für die regionale Erarbeitung von Krisenszenarios.

Finanzielle Abwägungen

Vorgeschlagen wird eine Machbarkeitsstudie für eine sicherheitssensible Finanzierung des SPNV und des übrigen ÖPNV.

10.6 Zusammenfassung

Betrachtet man diese Handlungsempfehlungen, dann ist festzustellen, dass ein enger Zusammenhang zum aufgezeigten Forschungsbedarf besteht. Letztlich bedingt das eine das andere. So ist z. B. eine funktionierende Kommunikationsinfrastruktur eine wichtige Voraussetzung für die Reduzierung der aufgezeigten Restriktionen bei der Datenbeschaffung. Umgekehrt führen Verbesserungen im Erfassungssystem zu einer verbesserten Kooperation und Kommunikation in den aufgezeigten Netzwerken. In diesem Sinne ist sehr zu wünschen, dass das beschriebene Fernziel eines regelmäßigen Sicherheitsmonitorings- bzw. panels zu wirksamen Maßnahmen im ÖPNV in Berlin-Brandenburg führen wird.

Literaturverzeichnis

- Belina, B. (2006): Sicherheit, Sauberkeit und Videoüberwachung im ÖPNV. Einstellungen der Fahrgäste in Bremen. ForStaR Gutachten.
- Broschüre „10 Jahre VBB“, VBB GmbH (2009).
- Dost, M. (2003): Kriminalitätsfurcht und subjektive Sicherheitsempfinden – einleitende Erkenntnisse. In: Landeskommision Berlin gegen Gewalt (Hrsg.): Berliner Forum Gewaltprävention, Nr. 12, 2003, 4. Jahrgang, S. 25-31.
- Eisner, M. (1997): Das Ende der zivilisierten Stadt. Frankfurt am Main/ New York 1997.
- Euler, H. A. (2002): Die Beitragsfähigkeit der evolutionären Psychologie zur Erklärung von Gewalt. In: Heitmeyer, W.; Soeffner, H.-G. (Hrsg.): Gewalt – Neue Entwicklungen und alte Analyseprobleme, S. 423-437. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Frevel, B. (1999): Kriminalität – Gefährdungen der inneren Sicherheit? Opladen 1999.
- Hammit, W. E. (2002): Urban forests and parks as privacy refuges. In: Journal of Arboriculture, 28 (1), 2002.
- Keim, D. (2000): Gewalt, Kriminalität. In: Häußermann, H. (Hrsg.): Großstadt. Leverkusen-Opladen.
- Kelling, G. L.; Wilson, J. Q. (1982): Broken Windows: The police and neighborhood safety. In: The Atlantic Monthly, S. 29-38.
- Kilb, R. (2009): Jugendgewalt im städtischen Raum: Strategien und Ansätze im Umgang mit Gewalt. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Krahé, B.; Greve, W. (2002): Aggression und Gewalt: Aktueller Erkenntnisstand und Perspektiven künftiger Forschung. In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, 33 (3), S. 123-142. Bern: Hans Huber.
- LaGrange, R.; Ferraro, K.; Supanic, M. (1992): Perceived risk and fear of crime. Role of social and physical incivilities. In: Journal of Research in Crime & Delinquency, 29 (3), S. 311-334.
- Landeskriminalamt Brandenburg (2009): Kriminalitätslagebild für den Bereich des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs für die Jahre 2005 bis 1. Halbjahr 2009.
- Laucht, M. (2001): Antisoziales Verhalten im Jugendalter: Entstehungsbedingungen und Verlaufsformen. In: Zeitschrift für Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapie. November 2001 Vol. 29, No. 4, S. 297-311. Hans Huber Verlag.
- Lindsay, J. A.; Anderson, C. A. (2000): From antecedent conditions to violent actions: A general affective aggression model. In: Personality and Social Psychology Bulletin, 26, S. 533-547.
- Musolff, C.; Hoffmann, J. (2007): Täterprofile bei Gewaltverbrechen : Mythos, Theorie, Praxis und forensische Anwendung des Profiling. 2., überarbeitete und erweiterte Auflage. Berlin, Heidelberg : Springer Medizin Verlag, Heidelberg.
- Naplava, T. (2005): Jugenddelinquenz im interethnischen Vergleich. Erklärungsmöglichkeiten delinquenten Verhaltens einheimischer und immigrierter Jugendlicher. Dissertation an der Universität Bielefeld.
- Olweus, D. (1996): Gewalt in der Schule. Was Lehrer und Eltern wissen sollten - und tun können. 2. korrigierte Auflage. Bern: Hans Huber Verlag.
- Olweus, D. (2006): Gewalt in der Schule. Was Lehrer und Eltern wissen sollten - und tun können. 4. Auflage. Bern: Hans Huber Verlag.
- Reason, J. (1997): Managing the Risk of Organisational Accidents. Aldershot: Ashgate.
- Robins, L. N. (1978): Sturdy childhood predictors of adult antisocial behavior : replications from longitudinal studies. In: Psychological Medicine, 8, S. 611-622.
- Rölle, D.; Lohmann, G.; Flade, A. (2004): Subjektive Sicherheit im öffentlichen Verkehr aus Sicht der Verkehrsunternehmen. Bericht im Rahmen der Schriftenreihe SuSi-Plus.

- Scheithauer, H.; Petermann, F. (2000a): Aggression. In: Petermann, F. (Hrsg.). Lehrbuch der klinischen Kinderpsychologie und -psychotherapie. 4., vollst. überarb. und erw. Auflage, S. 192-230. Göttingen: Hogrefe.
- Scheithauer, H.; Petermann, F. (2002): Prädiktion aggressiv/dissozialen Verhaltens: Entwicklungsmodelle, Risikobedingungen und Multiple-Gating-Screening. In: Zeitschrift für Gesundheitspsychologie, 10 (3), S. 121-140. Göttingen: Hogrefe Verlag.
- Schuster, B. (2007): Psychische Gewalt durch Mobbing und soziale Abgrenzung. In: Landeskommision Berlin gegen Gewalt (Hrsg.) (2007): Berliner Forum Gewaltprävention. Nr. 29, 8. Jahrgang.
- Schweer, M.-K.-W.; Hecking, J. (1999): Kriminalitätsfurcht von Jugendlichen. Empirische Befunde zur Viktimisierung im Jugendalter. In: Zeitschrift für soziale Probleme und soziale Kontrolle. Heft 1, 10. Jahrgang, S. 74-86.
- Skepenat, M. (2001): Jugendliche und Heranwachsende als Tatverdächtige und Opfer von Gewalt: eine vergleichende Analyse jugendlicher Gewaltkriminalität in Mecklenburg-Vorpommern anhand der polizeilichen Kriminalstatistik unter besonderer Berücksichtigung tatsituativer Aspekte. Mönchengladbach: Forum-Verlag Godesberg.
- Suttlery, F. (2008): Entstehung und Verlauf von Gewaltkarrieren im Jugendalter. In: Schröder, A.; Rademacher, H. u. a. (Hrsg.): Handbuch Konflikt- und Gewaltpädagogik. Verfahren für Schule und Jugendhilfe.
- Unger, M. (2008): Sicherheitsempfinden der Bevölkerung unter Berücksichtigung der Rolle der Medien. Magisterarbeit an der Universität Wien.
- Walter, M. (2001): Jugendkriminalität: eine systematische Darstellung. 2. Auflage. Stuttgart: Boorberg.
- Wetzels, P.; Grewe, W.; Mecklenburg, E.; Bilsky, W.; Pfeiffer, C. (1995): Kriminalität im Leben alter Menschen. Stuttgart: Kohlhammer.

Internetquellen

BUNDESPOLIZEI. Internetseite der Bundespolizei unter www.bundespolizei.de Verschiedene Seiten. Zugriff im Februar 2010.

VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG. Internetseite des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg unter www.vbbonline.de. Verschiedene Seiten. Zugriff im Februar 2010.

LANDESKRIMINALAMT BRANDENBURG. Internetseite des Landeskriminalamtes Brandenburg unter www.internetwache.brandenburg.de. Verschiedene Seiten. Zugriff im Februar 2010.

MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES BRANDENBURG. Internetseite des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Brandenburg unter www.mil.brandenburg.de. Verschiedene Seiten. Zugriff im Februar 2010.

DEUTSCHE BAHN. Internetseite der Deutschen Bahn AG unter www.deutschebahn.com. Verschiedene Seiten. Zugriff im Februar 2010.

BVG. Internetseite der BVG unter www.bvg.de. Verschiedene Seiten. Zugriff im Februar 2010.

Annex

Anlage 1: Übersicht zu den geführten Expertengesprächen und Befragungen	VIII
Anlage 2: Leitfaden für die mündlichen Befragungen	X
Anlage 3: Fragebogen für die schriftlichen Befragungen	XI
Anlage 4: Ordnungspartnerschaften zwischen den örtlichen Polizeidienststellen (Schutzbereiche) und kommunalen Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg	XIV
Anlage 5: Gesamtheit der ÖPNV-Betreiber in Berlin und Brandenburg	XV
Anlage 6: Datenmaterial des LKA Brandenburg 2009	XVII
Anlage 7: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit	XXII
Anlage 8: Leitsätze der Sicherheit im ÖPNV	XXIII

Anlage 1: Übersicht zu den geführten Expertengesprächen und Befragungen

Tabelle I: Auflistung der durchgeführten Expertengespräche

Datum	Gesprächspartner	Funktion	Institution
08.12.2009	Olaf Gaebel	Leiter AG "Allgemeine Kriminalitätsangelegenheiten"	MI Brandenburg
15.12.2009	Susanne Kufeld	Leiterin Regionalbereich Nordost	DB Sicherheit GmbH
18.12.2009	Heike Rau	Sicherheit und Service Kontaktpartnerin beim VBB für SuSiteam	VBB GmbH
21.12.2009	Peter Herm	Dezernatsleiter Landesanalysezentrum	LKA Brandenburg
	Dietmar Keck	Referent "Tatortstatistik"	LKA Brandenburg
07.01.2010	Detlev Höpfe	Referent Eisenbahnen	MIL Brandenburg
03.02.2010	Ulf Strandt	Polizeidirektor Stabsbereich Einsatz	Bundespolizeidirektion Berlin
	Wolfgang Mederake	Leiter Security Regionalbereich Nordost	DB Sicherheit GmbH
	Susanne Kufeld	Leiterin Regionalbereich Nordost	DB Sicherheit GmbH
03.02.2010	Ellen Karau	Ehemals Beschäftigte bei der S-Bahn	S-Bahn Berlin GmbH
10.02.2010	Dr. Leon Hempel	Projektleiter SuSiteam	TU Berlin
15.02.2010	Ulf Strandt	Polizeidirektor Stabsbereich Einsatz	Bundespolizeidirektion Berlin
	Ephil Kemme	Sachgebietsleiter 12 "Auswertung/ Analyse"	Bundespolizeidirektion Berlin

Quelle: Eigene Darstellung.

Tabelle II: Auflistung der mündlichen Interviews

Datum	Gesprächspartner	Funktion	Institution
02.02.2010	Joerk Pruss	Regionaler Security Manager	S-Bahn Berlin GmbH
08.02.2010	Frank Reichel	Bereichsleiter Security	BVG

Quelle: Eigene Darstellung.

Tabelle III: Auflistung der angeschriebenen Verkehrsunternehmen für die schriftliche Befragung

Lfd. Nr.	Name des Verkehrsunternehmens	Ausgefüllter/ zurückgesandter Fragebogen
1	A. Reich GmbH Busbetrieb	
2	Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG)	X
3	Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (BEX)	
4	Bus-Verkehr-Berlin KG (BVB)	
5	Beelitz Touristik GmbH	
6	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH (BMO)	
7	Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)	
8	DB Regio	
9	Der Niederlausitzer	
10	Fritz Behrendt OHG	
11	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)	
12	Herz-Reisen GmbH	
13	Lehmann Reisen GmbH	
14	Märkische Regiobahn – eine Marke der Ostseeland Verkehr GmbH	
15	Neiße Verkehr GmbH (NV)	
16	NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB)	X
17	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG)	
18	Omnibusbetrieb Gustav Wetzell	
19	Omnibusbetrieb Obst	
20	Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange	
21	Omnibusverkehr Armin Glaser	
22	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)	
23	Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH (ORP)	
24	Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)	
25	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS)	
26	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS)	
27	Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) (SVF)	
28	Strausberger Eisenbahn GmbH (STE)	
29	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH (SBN)	
30	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)	
31	Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)	X
32	Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (VBBB)	
33	Verkehrsgesellschaft Belzig mbH (VGB)	
34	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald Lausitz mbH (VGOSL)	
35	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP)	
36	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF)	
37	Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH	
38	Woltersdorfer Straßenbahn GmbH (WS)	

Quelle: Eigene Darstellung.

Anlage 2: Leitfaden für die mündlichen Befragungen

1. Ist der Begriff „Sicherheit“ in Ihrer Institution eindeutig und verbindlich definiert?
Wenn ja, wie?
2. Welche Bereiche/Abteilungen in Ihrer Institution befassen sich mit dem Thema „Sicherheit“?
3. Welche konkreten sicherheitsrelevanten Aufgaben/Handlungsfelder bearbeiten die einzelnen Bereiche/Abteilungen?
4. Welchen prozentualen Anteil an den Gesamtaufgaben Ihrer Institution umfassen sicherheitsrelevante Aufgaben? Bitte schätzen Sie!
5. Welche konkreten Aufgaben führen Sie als Sicherheitsbeauftragter durch?
6. Befassen Sie sich vornehmlich mit Prävention, der Nachbereitung/Verfolgung oder mit Schadensregulierung?
7. Mit welchen Personen und Institutionen arbeiten Sie bei sicherheitsrelevanten Aufgaben zusammen? Auf welche Weise erfolgt die Zusammenarbeit? (regelmäßige Treffen, Art der Treffen etc.) Hinsichtlich welcher konkreten Themen erfolgt die Zusammenarbeit?
8. Auf welcher Datengrundlage werden sicherheitsrelevante Entscheidungen getroffen? Woher stammen die Daten?
9. Welche sicherheitsrelevanten Präventionsmaßnahmen wurden in Ihrem Unternehmen implementiert? (eigenes Sicherheitspersonal, Sicherheitspersonal externer Dienstleister, Videoüberwachung, Sicherheitsschulungen für das Personal vor Ort, sonstiges)
10. Gibt es für das Personal vor Ort Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen?
11. Wurde das Personal vor Ort zum konkreten Verhalten in Notfallsituationen geschult?
12. Gibt es für das weitere betriebsnotwendige Personal (Leitstellen, technischer Dienst, etc.) Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen?
13. Wurde dieses Personal zum konkreten Verhalten in Notfallsituationen geschult?
14. Wie verläuft die gesamte Meldekette bei Sicherheitsnotfällen?
15. Befasst sich Ihre Institution mit Projekten im Bereich ÖPNV-Sicherheit? (z.B. Forschungsprojekte)
16. Welche weiteren Sicherheitsmaßnahmen und Projekte sind in Ihrer Institution geplant?
17. Welche Sicherheitsmaßnahmen würden Sie darüber hinaus als sinnvoll erachten? Warum? Bitte nennen Sie die Gründe, weshalb diese Maßnahmen bislang noch nicht geplant oder umgesetzt wurden!
18. Gibt es eine systematische Datenerfassung und -auswertung von sicherheitsrelevanten Vorfällen in Ihrer Institution?
19. Gibt es Statistiken Ihrer Institution, die öffentlich zugänglich sind?
20. Gibt es einen Erfahrungsaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund? Wenn ja, wie?

Anlage 3: Fragebogen für die schriftlichen Befragungen

Name:

Funktionsbezeichnung:

Name der Institution:

Datum:

1. Ist der Begriff „Sicherheit“ in Ihrer Institution eindeutig und verbindlich definiert?

ja, und zwar folgendermaßen:

nein

2. Welche Bereiche/Abteilungen in Ihrer Institution befassen sich mit dem Thema „Sicherheit“?

a)

b)

c)

weitere:

3. Welche konkreten sicherheitsrelevanten Aufgaben/Handlungsfelder bearbeiten die einzelnen Bereiche/Abteilungen?

Bereich a:

Bereich b:

Bereich c:

weitere Bereiche:

4. Welchen prozentualen Anteil an den Gesamtaufgaben Ihrer Institution umfassen sicherheitsrelevante Aufgaben? Bitte schätzen Sie!

%

5. Befassen Sie sich vornehmlich mit Prävention, der Nachbereitung/Verfolgung oder mit Schadensregulierung?

Prävention

6. Mit welchen Personen und Institutionen arbeiten Sie bei sicherheitsrelevanten Aufgaben zusammen? Auf welche Weise erfolgt die Zusammenarbeit? (regelmäßige Treffen, Art der Treffen etc.) Hinsichtlich welcher konkreten Themen erfolgt die Zusammenarbeit?

Person/Institution 1:

Art und Weise der Zusammenarbeit:

Themen der Zusammenarbeit:

Person/Institution 2:

Art und Weise der Zusammenarbeit:

Themen der Zusammenarbeit:

Person/Institution 3:

Art und Weise der Zusammenarbeit:

Themen der Zusammenarbeit:

7. **Auf welcher Datengrundlage werden sicherheitsrelevante Entscheidungen getroffen? Bitte machen Sie auch Angaben zur Datenquelle!**

8. **Welche sicherheitsrelevanten Präventionsmaßnahmen wurden in Ihrer Institution implementiert?**

- eigenes Sicherheitspersonal Sicherheitspersonal externer Dienstleister
 Sicherheitsschulungen für das Personal vor Ort Videoüberwachung

sonstiges:

9. **Gibt es für das Personal vor Ort Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen?**

- ja nein

10. **Wurde das Personal vor Ort zum konkreten Verhalten in Notfallsituationen geschult?**

- ja, und zwar folgendermaßen: nein

11. **Gibt es für das weitere betriebsnotwendige Personal (Leitstelle, technische Dienste, etc.) Handlungsleitfäden für den Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen?**

- ja nein

12. **Wurde dieses Personal zum konkreten Verhalten in Notfallsituationen geschult?**

- ja, und zwar folgendermaßen: nein

13. **Wie verläuft die gesamte Meldekette bei Sicherheitsnotfällen?**

14. **Befasst sich Ihre Institution mit Projekten im Bereich ÖPNV-Sicherheit? (z.B. Forschungsprojekte)**

- ja, und zwar: nein

15. **Welche weiteren Sicherheitsmaßnahmen und Projekte sind in Ihrer Institution geplant?**

- 16. Welche Sicherheitsmaßnahmen würden Sie darüber hinaus als sinnvoll erachten und warum? Bitte nennen Sie die Gründe, weshalb diese Maßnahmen bislang noch nicht geplant oder umgesetzt wurden!**

Sicherheitsmaßnahme 1:

Warum erachten Sie diese Maßnahme als sinnvoll?

Warum wurde Sie bisher nicht geplant oder umgesetzt?

Sicherheitsmaßnahme 2:

Warum erachten Sie diese Maßnahme als sinnvoll?

Warum wurde Sie bisher nicht geplant oder umgesetzt?

Sicherheitsmaßnahme 3:

Warum erachten Sie diese Maßnahme als sinnvoll?

Warum wurde Sie bisher nicht geplant oder umgesetzt?

- 17. Gibt es eine systematische Datenerfassung und -auswertung von sicherheitsrelevanten Vorfällen in Ihrer Institution?**

ja nein

- 18. Gibt es Statistiken Ihrer Institution, die öffentlich zugänglich sind?**

ja, und zwar: nein

- 19. Gibt es einen Erfahrungsaustausch zwischen den Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund?**

ja, und zwar auf folgendermaßen: nein

Anlage 4: Ordnungspartnerschaften zwischen den örtlichen Polizeidienststellen (Schutzbereiche) und kommunalen Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg

(Stand: Dezember 2009)

Tabelle IV: Ordnungspartnerschaften zwischen den örtlichen Polizeidienststellen (Schutzbereiche) und kommunalen Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg

lfd. Nr.	Schutzbereich	Ort der OPa	Name der Opa	Ansprechpartner OPa
1	Prignitz	Putlitz	Prignitzer Eisenbahn GmbH Pritzwalker Str. 8 16949 Putlitz	Herr Zado/Herr Brechler Tel. 030 6840843-44
2	Prignitz	Weisen	Fa. Reisedienst Westprignitz GmbH Stadtrandsiedlung 22 19322 Weisen	Herr Gottschalk Tel. 03877 92800
3	Oberhavel	Oranienburg	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH 16515 Oranienburg OT Germendorf	Geschäftsführer Herr Hornke Tel. 03301 699699
4	Potsdam	Potsdam	VIP Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH Fritz-Zubeil-Str. 96 14482 Potsdam	
5	Teltow-Fläming	Luckenwalde	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH Forststr. 15 14943 Luckenwalde	Geschäftsführer Herr Fleischer Tel. 03371 6281-0
6	Uckermark	Uckermark	OPa zwischen dem Schutzbereich Uckermark und der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH Templin/ Personenverkehrsgesellschaft Schwedt/Angermünde	Leiter des Schutzbereiches UM
7	Barnim		OPa zwischen dem Schutzbereich Barnim und der Barnimer Busgesellschaft mbH	
8	Märkisch- Oderland	Strausberg, Busgesellschaft MOL	OPa zwischen dem Schutzbereich Märkisch-Oderland und der Busgesellschaft MOL	Geschäftsführer der Busgesellschaft MOL, Leiter SB, Leiter SG Prävention
9	Märkisch- Oderland	Barnimer Busgesellschaft	OPa zwischen dem Schutzbereich Märkisch-Oderland und der Barnimer Busgesellschaft	Geschäftsführer der Busgesellschaft BAR, Leiter SB, Leiter SG Prävention
10	Dahme- Spreewald	Landkreis Dahme Spreewald	OPa zwischen dem Schutzbereich Dahme-Spreewald und der Regionalen Verkehrsgesellschaft Spreewald mbH (RVS) mit Sitz in Luckau	Leiter Verkehrsdienst des Schutzbereiches, Hr. Juschkat und Geschäftsführer der RVS Hr. Lehmann
11	Cottbus / Spree- Neiße	Cottbus	OPa zwischen dem Schutzbereich Cottbus/Spree-Neiße und dem Cottbusverkehr (ÖPNV)	Schutzbereich, Führungsstelle 1 oder Herr Thomsch

Quelle: Ministerium des Innern des Landes Brandenburg, 2010.

Anlage 5

Tabelle V: Gesamtheit der ÖPNV-Betreiber in Berlin und Brandenburg

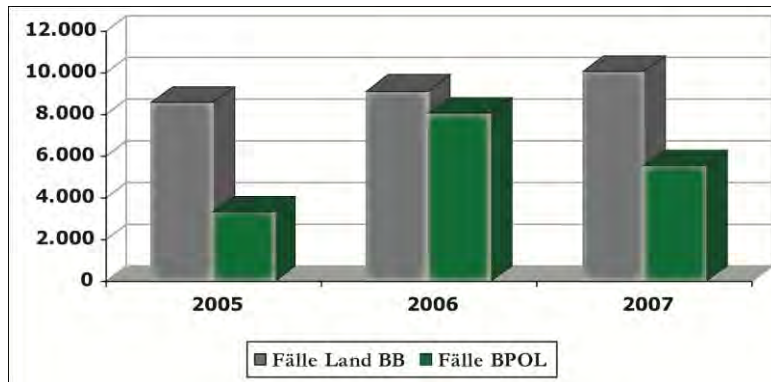
Ifd. Nr.	Name des Verkehrsunternehmens	Ansprechpartner/ Geschäftsführer	Firmensitz
1	A. Reich GmbH Busbetrieb	Arno Reich, Udo Reich	Jüterbog
2	Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG)	Frank Wruck	Eberswalde
3	Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (BEX)	Peter Stimming	Berlin
4	Bus-Verkehr-Berlin KG (BVB)	Lothar Kastner	Berlin
5	Beelitz Touristik GmbH	A. Krüger & E. Lukas	Treuenbrietzen
6	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)	Andreas Sturmowski	Berlin
7	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH (BMO)	Siegfried Havemann	Strausberg
8	Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)	Siegfried Havemann, Peter Buchner	Fürstenwalde
9	Cottbusverkehr GmbH (CV)	Ulrich Thomsch	Cottbus
10	DB Regio AG	Burkhard Ahlert	Potsdam
11	Der Niederlausitzer	Günther Pietzsch	01998 Klettwitz
12	Fritz Behrendt OHG	Fritz Behrendt	Kloster Lehnin OT Lehnin
13	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)	Dieter Schäfer	Potsdam
14	Herz-Reisen GmbH	Mike Herz, Adelheid Herz	Zossen
15	Lehmann Reisen GmbH	Günter Lehmann	Falkenberg (Elster)
16	Märkische Regiobahn – eine Marke der Ostseeland Verkehr GmbH (OLA)	Dirk Fischer	Berlin
17	Neiße Verkehr GmbH (NV)	Dipl. Ing. Jürgen Ansorge	Guben
18	NEB Betriebsgesellschaft mbH (NEB)	Dipl.-Volkswirt Detlef Bröcker	Berlin
19	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG)	Manfred Michel	Germendorf
20	Omnibusbetrieb Gustav Wetzels	Thomas Wetzels	Cammer
21	Omnibusbetrieb Obst	Matthias Herling	Bad Liebenwerda
22	Omnibusunternehmen Hans-Herrmann Lange	Hans-Herrmann Lange	Görzke
23	Omnibusverkehr Armin Glaser	Armin Glaser	Wiesenburg
24	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)	Bernd Wölfel, Ute Flüge	Berlin
25	Ostprignitz-Ruppiner Personenverkehrsgesellschaft mbH (ORP)	Ulrich Steffen	Kyritz
26	Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)	Bernd Wölfel	Putlitz
27	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS)	Gerd-Peter Lehmann	Luckau
28	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS)	Herr Mock	Mittenwalde
29	S-Bahn Berlin GmbH	Peter Buchner	Berlin
30	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS)	Dipl.-Vw. Detlef Bröcker	Schöneiche
31	Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) (SVF)	Michael Ebermann	Frankfurt (Oder)
32	Strausberger Eisenbahn GmbH (STE)	Dipl.-Ing. Andreas Gagel	Strausberg
33	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH (SBN)	Wilfried Opitz	Senftenberg
34	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)	Dipl.-Ing. Lars Boehme	Schwedt (Oder)
35	Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)	Dipl.-Kfm. Martin Weis	Potsdam

36	Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (VBBBr)	Dipl.-Volkswirt, Dipl.-Verwaltungswirt Werner Jumpertz	Brandenburg
37	Verkehrsgesellschaft Belzig mbH (VGB)	Dipl.-Ing. Günther Förster	Belzig
38	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald Lausitz mbH (VGOSL)	Dipl.-Ing. (FH) G. Niessen	Senftenberg
39	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP)	Manfred Josef Prause	Perleberg
40	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF)	Volker Fleischer	Luckenwalde
41	Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH	Margitta Zerna-Beck	Finsterwalde
42	Woltersdorfer Straßenbahn GmbH (WS)	Monika Viktor	Woltersdorf

Quelle: VBB GmbH, 2010.

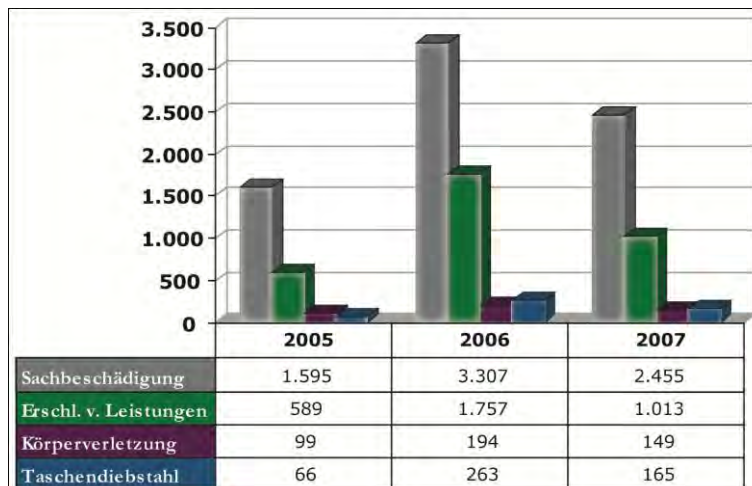
Anlage 6: Datenmaterial des LKA Brandenburg 2009

Abb. I: Darstellung der Fallzahlen des Landes BB und der BPOL im Vergleich für die Jahre 2005 bis 2007



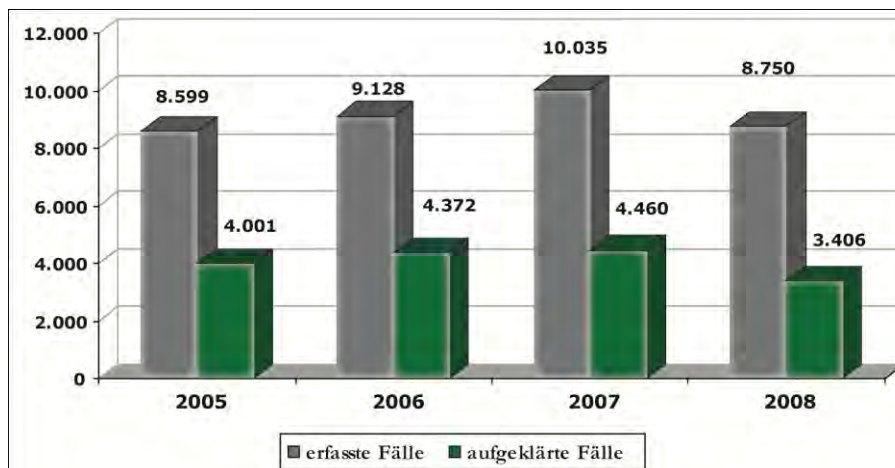
Quelle: LKA Brandenburg, 2009

Abb. II: Ausgewählte Delikte der Bundespolizei für die Jahre 2005 bis 2007



Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Abb. III: Durch die Landespolizei abschließend bearbeitete Fälle ohne BPOL der Jahre 2005 bis 2008



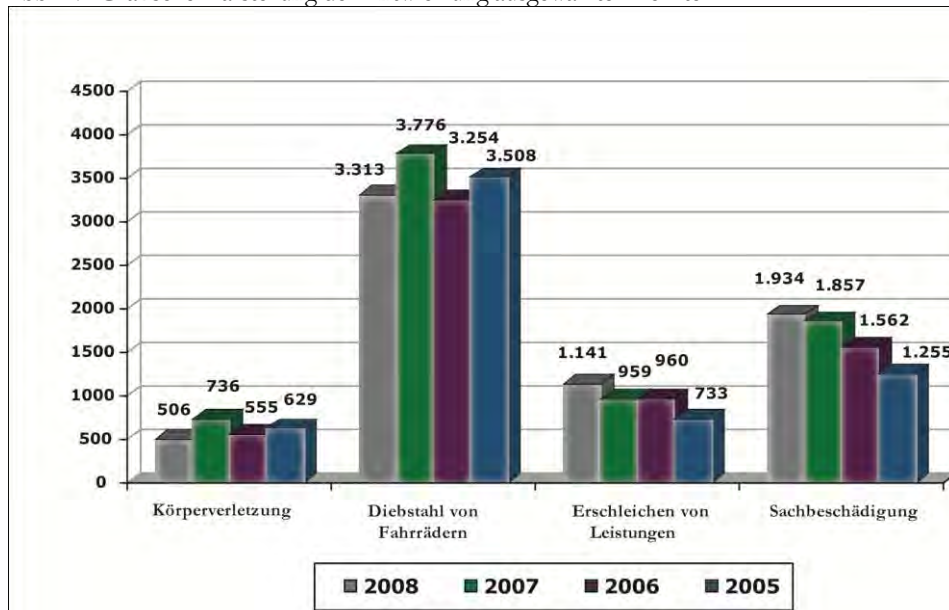
Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Tabelle VI: Übersicht zur Entwicklung ausgewählter Delikte der Jahre 2005 bis 1. HJ 2009

Delikt	Jahr	Erfasste Fälle	Aufklärungs-Quote in %	Tatverdächtige
Körperverletzung insgesamt	1.HJ 2009	247	76,5	292
	1.HJ 2008	253	76,7	238
	2008	506	76,3	496
	2007	736	77,7	774
	2006	555	82,7	606
	2005	629	84,4	714
Diebstahl von Fahrrädern, einschließlich unbefugter Gebrauch	1.HJ 2009	1544	17,2	98
	1.HJ 2008	1347	18,6	79
	2008	3313	13,8	186
	2007	3776	18,8	256
	2006	3254	19,2	283
	2005	3508	25,9	262
Ladendiebstahl	1.HJ 2009	14	78,6	10
	1.HJ 2008	3	100	3
	2008	10	100	10
	2007	154	99,4	149
	2006	186	98,4	178
	2005	105	95,2	102
Erschleichen von Leistungen	1.HJ 2009	751	98,9	385
	1.HJ 2008	298	99	187
	2008	1141	99,6	571
	2007	959	99,4	679
	2006	960	99,2	848
	2005	733	99,7	638
Sachbeschädigung	1.HJ 2009	662	33,5	302
	1.HJ 2008	948	28,2	380
	2008	1934	27,2	726
	2007	1857	40,9	941
	2006	1562	47,8	911
	2005	1255	45	748

Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Abb. IV: Grafische Darstellung der Entwicklung ausgewählter Delikte



Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Tabelle VII: Regionale Verteilung der Kriminalität nach Landkreisen

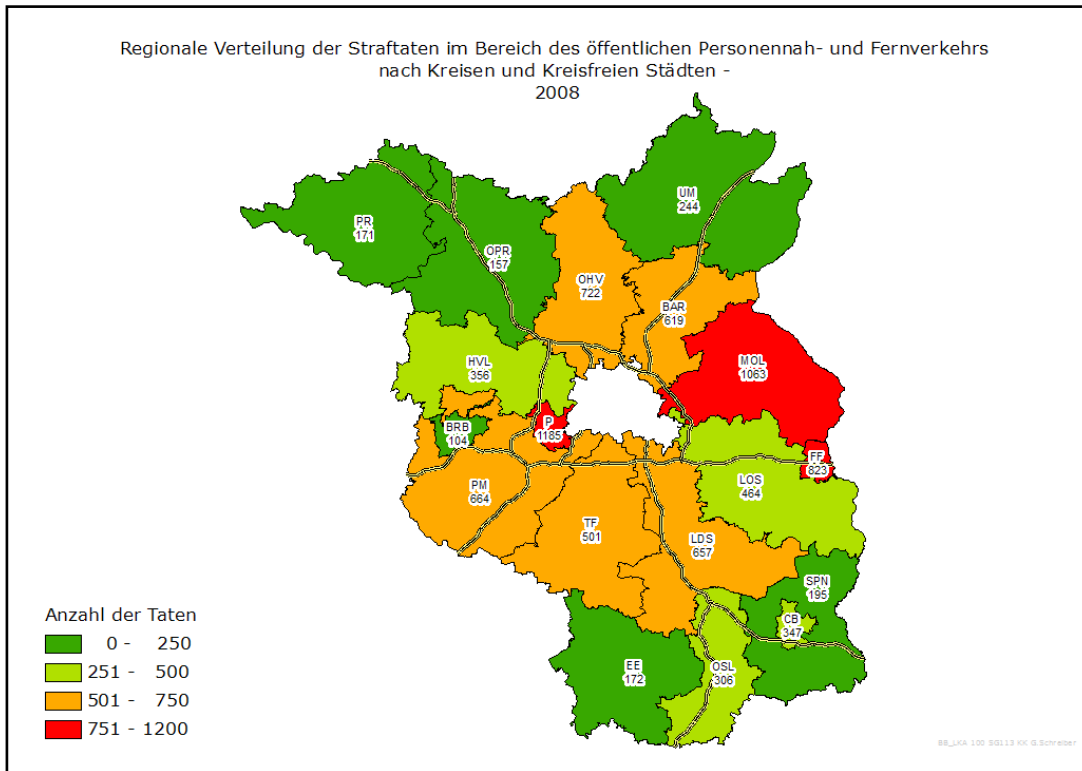
Landkreis/ Kreisfreie Städte	Erfasste Fälle			
	2008		2007	
	absolut	Anteil in %	absolut	Anteil in %
Brandenburg an der Havel	823	9,4	779	7,8
Cottbus	347	4,0	546	5,4
Frankfurt/Oder	104	1,2	178	1,8
Potsdam	1185	13,5	1073	10,7
Landkreis Barnim	619	7,1	687	6,8
Landkreis Dahme-Spreewald	657	7,5	718	7,2
Landkreis Elbe-Elster	172	2,0	257	2,6
Landkreis Havelland	356	4,1	754	7,5
Landkreis Märkisch-Oderland	1063	12,1	1030	10,3
Landkreis Oberhavel	722	8,3	822	8,2
Landkreis Oberspreewald-Lausitz	306	3,5	339	3,4
Landkreis Oder-Spree	464	5,3	568	5,7
Landkreis Ostprignitz-Ruppin	157	1,8	204	2,0
Landkreis Potsdam-Mittelmark	664	7,6	775	7,7
Landkreis Prignitz	171	2,0	155	1,5
Landkreis Spree-Neiße	195	2,2	282	2,8
Landkreis Teltow-Fläming	501	5,7	592	5,9
Landkreis Uckermark	244	2,8	273	2,7

Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

* Anmerkung:

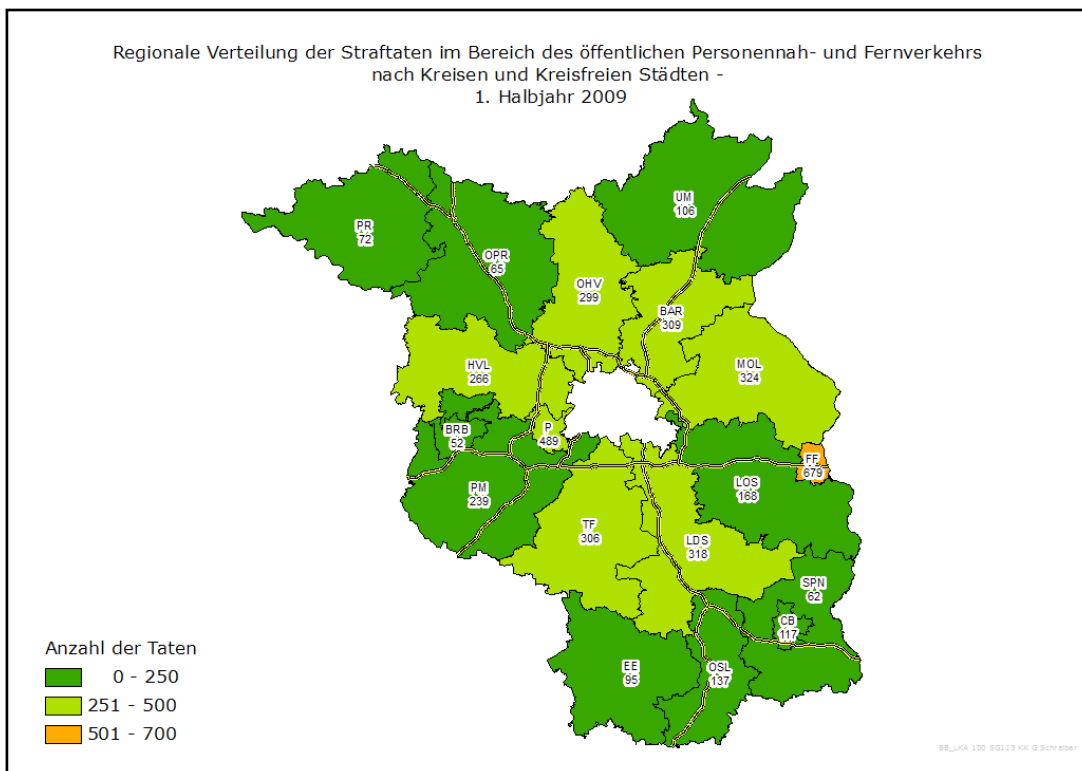
Eine Summierung der Straftaten nach Kreisen und kreisfreien Städten ergibt nicht die Gesamtsumme aller Straftaten, da einige Straftaten ohne eine zuordnungsmäßige Gemeindegeschlüsselzahl abgeschlossen wurden. Das Auf- bzw. Abrunden von Prozentangaben erfolgt auf eine Dezimalstelle nach dem Komma und demzufolge im Allgemeinen ohne Rücksicht auf Gesamtsummen (z. B. Gesamtsumme beträgt 99,9 % bzw. 100,1 %).

Abb. V: Regionale Verteilung der Straftaten nach Städten und Gemeinden 2008



Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Abb. VI: Regionale Verteilung der Straftaten nach Städten und Gemeinden 1. HJ 2009



Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Tabelle VIII: Regionale Schwerpunkte nach Städten und Gemeinden

Gemeinde	Erfasste Fälle			
	2008		2007	
	absolut	Anteil in %	absolut	Anteil in %
Potsdam	1185	13,5	1073	10,7
Brandenburg an der Havel	823	9,4	779	7,8
Cottbus	347	4,0	546	5,4
Strausberg	334	3,8	315	3,1
Königs Wusterhausen	254	2,9	229	2,3
Bernau bei Berlin	223	2,5	300	3,0
Hoppegarten	197	2,3	208	2,1
Fürstenwalde/Spree	178	2,0	158	1,6
Oranienburg	163	1,9	228	2,3
Fredersdorf-Vogelsdorf	161	1,8	132	1,3
Hohen Neuendorf	160	1,8	141	1,4
Panketal	153	1,7	164	1,6
Blankenfelde-Mahlow	134	1,5	175	1,7
Neuenhagen bei Berlin	133	1,5	123	1,2
Hennigsdorf	111	1,3	142	1,4
Frankfurt/Oder	104	1,2	178	1,8
Ludwigsfelde	103	1,2	147	1,5
Petershagen/Eggersdorf	102	1,2	86	0,9
Teltow	100	1,1	110	1,1
Eberswalde	95	1,1	112	1,1
Werder/Havel	93	1,1	113	1,1
Rathenow	92	1,1	163	1,6
Eichwalde	90	1,0	105	1,0

Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Tabelle IX: Regionale Schwerpunkte nach Städten und Gemeinden 1. HJ 2009

Gemeinde	Erfasste Fälle			
	1. HJ 2009		1. HJ 2008	
	absolut	Anteil in %	absolut	Anteil in %
Brandenburg an der Havel	679	16,5	115	3,1
Potsdam	489	11,9	527	14,3
Cottbus	117	2,8	210	5,7
Bernau bei Berlin	115	2,8	88	2,4
Königs Wusterhausen	108	2,6	136	3,7
Falkensee	100	2,4	25	0,7
Blankenfelde-Mahlow	85	2,1	57	1,6
Oranienburg	72	1,8	73	2,0
Fredersdorf-Vogelsdorf	70	1,7	61	1,7
Strausberg	70	1,7	156	4,2
Eberswalde	64	1,6	26	0,7
Hoppegarten	61	1,5	97	2,6
Hohen Neuendorf	60	1,5	70	1,9

Quelle: LKA Brandenburg, 2009.

Anlage 7: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit

Tabelle X: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit

lfd. Nr.	Land-kreis	Institu-tion	Projekt-bezeichnung	Ziel-beschreibung	Projektbeschreibung	Laufzeit	Zielgruppe	Förderer	Kooperations-paten	Kontakt/ Ansprechpartner
1	Cottbus	Cottbus-verkehr	"Die Begleiter"	Erhöhung der Sicherheit vor allem für ältere und mobilitäts-ingeschränkte Menschen	Begleitservice für Senioren, mobilitäts-ingeschränkte Fahrgäste und für alle, die Unterstützung und Orientierungshilfe bei der Fahrt mit Bus und Bahn benötigen; Beratung und Information von Fahrgästen	Fort-laufend	Mobilität im Alter, Personen mit Handicaps, Öffentlicher Personennah-verkehr	Europäischer Sozialfond / Bund / Land Brandenburg und Stadt Cottbus	Diakonie Niederlausitz; Stadt Cottbus	http://www.diakonie-niederlausitz.de
2	Teltow-Fläming	Verkehrswacht Teltow-Fläming e.V.	Busbegleiter	Verkehrserziehung	Busbegleiter vermitteln Kindern und Jugendlichen das richtige Verhalten in und am Bus.	Fort-laufend	Öffentlicher Personennah-verkehr		Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH	www.verkehrswacht-tf.de
3	Barnim	Verkehrswacht	Schulbusbegleitung	Verkehrserziehung, Schulwegsicherung	Busbegleiter vermitteln Kindern das korrekte Verhalten in und am Bus.	Fort-laufend	Grundschule / Jugendliche		ARGE	www.kreisverkehrswacht-barnim.de
4	Alle	Polizei (Prävention)	Busschule	Verkehrserziehung	In Schulungen (Theorie und Praxis) wird Schulanfängern das richtige Verhalten an und im Bus vermittelt.	1 x jährlich	Grundschule (Schulanfänger)	Unfallkasse	Regionale Verkehrsbetriebe	http://www.ukbb.de
5		DB Regio AG	DB Regio „Klasse unterwegs“	Verkehrserziehung: Aufzeigen von Chancen und Möglichkeiten des ÖPNV, positive Wahrnehmung des ÖPNV	Schüler erkunden mit der Bahn regionale Ausflugsziele im Rahmen des Unterrichts. Dazu zählen: Betriebsbesichtigungen, Energie + Industrie, Erleben + Erforschen, Medien, Natur + Umwelt, Sport + Spiel, Kultur + Geschichte, Technik + Naturwissenschaft. Alle Ausflugsziele sind in maximal 1, 5 Stunden erreichbar.	Fort-laufend	Grundschule / Jugendliche		ca. 80 Kooperationspartner	www.bahn.de/klasse-unterwegs

Quelle: IVS gGmbH, 2010.

Anlage 8: Leitsätze der Sicherheit im ÖPNV

(erarbeitet durch die Arbeitsgruppe Sicherheits- und Servicemanagement der Verbundprojektgruppe in Zusammenarbeit mit der DB)

- ▶ Die Sicherheit im ÖPNV setzt „**Menschen im Einsatz für Menschen**“ voraus. Jeder Beschäftigte im ÖPNV ist für Sicherheit (security) mitverantwortlich. Eine ereignis- und schwerpunktbezogene Einsatzsteuerung der Sicherheits- und Servicekräfte ermöglicht den effektiven und kundenorientierten Personaleinsatz.
- ▶ **Sicherheitsprävention** ist ein wesentlicher Bestandteil des unternehmerischen Denkens und Handelns der Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Verkehrsinfrastrukturunternehmen im integrierten Verkehrsmanagement.
- ▶ Sicherheit (security) erfordert einerseits eine **übergreifende integrierte Zusammenarbeit** der Partner im gesamten Mobilitätsmarkt und andererseits die **Kooperation und Koordination** mit den überregionalen, regionalen und lokalen Sicherheitspartnern, wie der Polizei, den Sicherheitsbehörden und den Notfall- und Rettungskräften.
- ▶ Durch die gezielte **Kommunikation** und erfolgsorientierte **Öffentlichkeitsarbeit/Informationstätigkeit** auf dem Gebiet der Sicherheit (security) wird das Vertrauen der Kunden und der Mitarbeiter der Unternehmen in den ÖPNV gefestigt und dessen Image als sicheres und zuverlässiges Verkehrsmittel gestärkt. Die Kunden und Mitarbeiter werden für neue Sicherheitsstrategien sensibilisiert und zur Aufmerksamkeit befähigt. Offensive Kommunikation fördert das konstruktive Miteinander der Mobilitätsakteure und der ÖPNV-Nutzer.
- ▶ Die **sicherheitstechnischen Einrichtungen und Ausrüstungen** für Verkehrsanlagen und Fahrzeuge sowie die **baulichen Gestaltungsmittel** für Verkehrsanlagen sind als Bestandteil der Prävention, der Überwachung und der Aufklärung personalunterstützend einzusetzen. Durch eine frühzeitige Sensibilisierung für Sicherheitsaspekte werden der wirtschaftliche und integrierte Einbau von Überwachungs- und Sicherheitstechnik ermöglicht, Kosten für notwendige Nachrüstungen und Veränderungen vermieden sowie die Infrastruktur auch nach sicherheitstechnischen Gesichtspunkten erstellt.
- ▶ Die zielgerichtete **nutzerorientierte Finanzierung** der Sicherheitsmaßnahmen und die **Zweckbindung der Mittel** für den Ausbau der zusätzlichen personellen und technischen Komponenten der Sicherheit (security) sind ein Gebot der Fürsorgepflicht und des unternehmerischen Handelns der Mobilitätsakteure.
- ▶

Quelle: VBB GmbH, 2010.

Informationen zu den Autoren

Prof. Dr. Dieter Wagner ist seit 1993 Inhaber der Professur für Betriebswirtschaftslehre mit dem Schwerpunkt Organisation und Personalwesen an der Universität Potsdam. Zuvor wirkte er von 1985 bis 1993 an der Universität der Bundeswehr Hamburg (Helmut-Schmidt-Universität) und war sechs Jahre in Führungspositionen der Wirtschaftspraxis tätig. Nach dem Studium der Wirtschaftswissenschaften und der Soziologie an der Universität Gießen war er wissenschaftlicher Mitarbeiter von Prof. Dr. Knut Bleicher an derselben Universität (Promotion 1978, Übernahme der ersten Professur 1985). Rufe erfolgten 1990 und 1991 an die Universitäten Konstanz und Bochum. Prodekan und Dekan der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät 1994-1997.

Aktuelle Projekte (Auszug):

- * Mentoring für Frauen in Führungspositionen, seit 2002
- * Campus der Generationen - Innopunkt-Wettbewerb seit 2009
- * Durchlässigkeit in der Berufsbildung - Innopunkt-Wettbewerb seit 2009
- * Entrepreneurial Post-Graduate Education (EPE) - BMWI seit 2007
- * Flexibilisierung und Individualisierung - Innovationen in der Arbeitswelt (Flexiko-KMU) - BMBF, seit 2009

Forschungsschwerpunkte: Management in öffentlichen und privaten Institutionen, Internationales Management, z. B. Managing Diversity, Existenzgründungsmanagement, Flexible und prozessorientierte Organisationsstrukturen, institutionale und funktionale Entwicklungen des Human Resources Management und der Organisationsarbeit, Flexibilisierung und Individualisierung von Entgeltbestandteilen, Sozialleistungsmanagement, Arbeitszeitflexibilisierung.

Nadine Lehnigk ist Diplom-Verwaltungswirtin und studierte an der Universität Potsdam. Studienbegleitend absolvierte sie ein Auslandspraktikum in Brüssel und arbeitete im Deutschen Bundestag sowie in mehreren Ressorts der Landesverwaltung des Landes Brandenburg.

Seit April 2010 arbeitet sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin/Junior Research Fellow am BIGS. Zu ihren Forschungsinteressen zählen Verwaltungsreformen sowie Sicherheitsnetzwerke und -kommunikationsprozesse in Öffentlichen Verwaltungen.

Danksagung

Im Rahmen dieser Vorstudie haben wir viele Gespräche und Interviews mit Experten unterschiedlicher Institutionen im Sicherheitsbereich des ÖPNV geführt.

Erst so konnte der konkrete Bezug dieser Arbeit hergestellt werden.

Für die dabei gewonnen Erkenntnisse und für die Hilfe bei der Beantwortung unserer Fragen als auch für die Unterstützung im Allgemeinen möchten wir uns bei allen Beteiligten ganz herzlich bedanken.

Objektive und subjektive Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr ist ein komplexes Thema. Deshalb freuen wir uns über die weitere Diskussion.

Potsdam, im November 2010

Nadine Lehnigk

Dieter Wagner

BIGS

BRANDENBURGISCHES INSTITUT
für GESELLSCHAFT und SICHERHEIT

Das Brandenburgische Institut für Gesellschaft und Sicherheit ist ein unabhängiges, überparteiliches und nicht-gewinnorientiertes Institut in Potsdam mit der Mission, Brücken zwischen Theorie und Praxis zu bauen, um durch seinen multi- und interdisziplinären Ansatz einen Beitrag zur Stärkung der zivilen Sicherheit zu leisten.

Located in Potsdam, the Brandenburg Institute for Society and Security is an independent, non-partisan, non-profit organization with an inter- and multidisciplinary approach with a mission to close the gap between academia and practice in civil security.

www.bigs-potsdam.org