

| Der Senat von Berlin
- Stadt VII C 22 -
Tel.: 9026-1006

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -

über Wirkungsvolle Videoüberwachung auf U-Bahnhöfen

- Drucksachen Nrn. 15/ 3726, 15/4499, 15/4857 und 15/5548 - Schlussbericht -

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 12. Januar 2006 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, die BVG (für den U-Bahnbereich) und die S-Bahn Berlin GmbH zur Vorlage eines Sicherheitskonzeptes anzuhalten, in dem zu Kriminalitäts- und Gefahrenschwerpunkten Stellung genommen und ggf. die Verhältnismäßigkeit von Videoüberwachung - einschließlich 24-Stunden-Aufzeichnung der Daten - begründet wird. Der Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit des Landes Berlin ist zu beteiligen. Der Finanzierungs- und Personalbedarf (einschließlich zur Auswertung der Videoaufzeichnungen) ist darzustellen.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 1. März 2006 zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat sich an die BVG AöR und die S-Bahn Berlin GmbH mit der Bitte gewandt, ihr Sicherheitskonzept für die Verkehrsmittel U-Bahn bzw. S-Bahn unter besonderer Berücksichtigung der Videoüberwachung vorzulegen. Da die BVG zur Beurteilung des künftigen Einsatzes von Videoüberwachung in U-Bahnfahrzeugen zunächst ein einjähriges Pilotprojekt durchgeführt hat, dessen Auswertung in das Konzept einfließen sollte, hatte das Abgeordnetenhaus die Berichtsfrist bis zum 31.08.2007 verlängert.

Die Unternehmen haben nunmehr dem Senat über ihre Sicherheitskonzepte berichtet.

I. Sicherheitskonzept der BVG

Die BVG stellt ihr Konzept wie folgt dar:

„1. Ziele

Die Ziele, die sich die BVG hinsichtlich der Sicherheit für Fahrgäste, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Anlagen gesetzt hat, sind in vier Module aufgeteilt. Diese einzelnen Module sind:

- (1) Die Erhöhung der Prävention, die im einzelnen durch eine zentrale Videobeobachtung aus der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service sowie einer gezielten Videoüberwachung von erkannten Schwerpunkten im U-Bahnnetz und der Auswertung von Vorgängen der Unternehmensbereiche Omnibus und Straßenbahn erreicht werden sollen. Weiterhin betreibt die BVG durch eine eigens eingerichtete Stelle Prävention auch mit der Zielrichtung der Sensibilisierung von Personengruppen, z. B. von Schülern.
- (2) Die Verkürzung der Reaktionszeiten mit dem Ziel, die Höhe der jährlichen Schäden zu senken und einen Imageverlust zu vermeiden. Dieses soll insbesondere durch die zentrale und gezielte Steuerung der operativen Sicherheitskräfte aus der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service sowie der zentralen Notrufannahme in der selbigen erreicht werden.
- (3) Die Erhöhung der Synergie bei der Einsatzkoordination sowie eine bessere Unterstützung der örtlichen Einsatzleitung. Das kann durch eine direkte Zusammenarbeit der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service mit anderen in- und externen Leitstellen erreicht werden.
- (4) Der effektivere Personaleinsatz im gesamten BVG-Bereich, um ein möglichst optimales Verhältnis von Nutzen und Kosten zu erzeugen.

Alle diese Ziele sollen dazu dienen, die Sicherheit aller Fahrgäste, unabhängig vom Geschlecht oder sonstigen spezifischen Merkmalen, zu gewährleisten. Alle Maßnahmen werden rund um die Uhr - wie auch das Verkehrsangebot der BVG - gestaffelt nach den bekannten Bedürfnissen umgesetzt.

2. Zuständigkeiten und Zusammenarbeit mit anderen Behörden

Das Thema „Sicherheit in S- und U-Bahnen“ beschäftigte auf Grund aktueller Ereignisse in den Jahren 1994/95 die Innenministerkonferenz (IMK) und deren Arbeitskreis II (AK II) Innere Sicherheit. Es wurde eine Arbeitsgruppe (AG) unter Federführung des Landes Berlin und unter Beteiligung der Spitzenverbände und der ÖPNV-Betreiber eingesetzt, die u.a. die Zuständigkeiten zu klären hatte. „Es wurde festgestellt, dass der jeweilige Betreiber der U- oder S-Bahn primär für die Gewährleistung der Sicherheit seiner Fahrgäste auf dem Betriebsgelände und in den Fahrzeugen verantwortlich ist und insofern die Voraussetzungen sowohl in personeller als auch in

technischer und betrieblicher Hinsicht treffen muss, um eine auf „normalen Betrieb“ ausgerichtete Grundsicherung zu leisten.“ Die vorstehend formulierten Aufgaben nehmen die Verkehrsunternehmen selbst, mit eigenen und mit in ihrem Auftrag tätigen externen Sicherheitskräften wahr.

Für die Länderpolizeien sowie die Bundespolizei gehört der U- und S-Bahn-Bereich zum normalen Streifenbereich, der im Rahmen des täglichen Dienstes bestreift wird. Regelmäßige Koordinationsgespräche zwischen Polizei und Betreiber sollen neben der gegenseitigen Lageinformation die Gewähr für effizienten Kräfteinsatz und Lage angepasst abgestimmte Maßnahmen bieten.

Bis zum Juli 2003 haben die BVG und Berliner Landespolizei im Rahmen eines gemeinsamen „Einsatzkommandos BVG“ z.B. bei der Bestreifung der Bahnhöfe zusammengearbeitet.

Mit Wirkung vom 1. März 2004 kooperieren die Berliner Verkehrsunternehmen und die Polizei auf Basis der „Allgemeinen Regelungen zur Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Sicherheit im ÖPNV Berlin“, die zwischen dem Grenzschutzpräsidium (heute: Bundespolizeipräsidium) Ost, dem Polizeipräsidenten in Berlin, der Deutschen Bahn AG, der S-Bahn Berlin GmbH und den Berliner Verkehrsbetrieben vereinbart wurden. Die Vereinbarung beinhaltet u.a. Ausführungen zur Bildung eines gemeinsamen Lenkungsgremiums, zu gemeinsamen Präventionskonzepten, die Erstellung gemeinsamer Lagebilder usw.

Seither konzentriert sich die Kooperation zwischen BVG und Berliner Polizei auf anlassbezogene Schwerpunkteinsätze und auf den Austausch von Informationen über erkannte Schwerpunkte. Dabei sollen regelmäßige Koordinationsgespräche neben der gegenseitigen Lageinformation die Gewähr für effizienten Kräfteinsatz und Lage angepasst abgestimmte Maßnahmen bieten. Hierzu wurde von der Berliner Polizei eine zentrale Ansprechstelle für die BVG eingerichtet. Ferner werden von der Polizei regelmäßig mit der BVG abgestimmte Präsenzeinsätze durch die örtlichen Polizeidirektionen ggf. unter Hinzuziehung der Bereitschaftspolizei zur Stärkung des Sicherheitsgefühls und zur Verhinderung und Bekämpfung von Straftaten in Beförderungsmitteln und auf Anlagen der BVG durchgeführt. Mit der Technik der Videobeobachtung und –aufzeichnung kann die BVG den Ermittlungsbehörden, hier insbesondere der Berliner Polizei, bereits seit geraumer Zeit eventuell vorhandene Daten zur Strafverfolgung auf Anforderung als Beweismittel zur Verfügung stellen.

Die Rettungsdienste sowie die Berliner Feuerwehr haben im Rahmen ihrer eigenen Gesetzesvorgaben ihre klaren Zuständigkeiten. Es werden gemeinsam mit der BVG und den Unternehmen der Deutschen Bahn AG Rettungs- und Schutzübungen durchgeführt.

3. Aktuelle Sicherheitslage

3.1 Objektiv

Unter objektiver Sicherheit versteht die BVG insbesondere den Schutz von Leben und Gesundheit der Fahrgäste sowie der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Gewährleistung der technischen Sicherheit der Anlagen, der Einrichtungen und des Fahrbetriebs.

Eine Angabe zur Anzahl der Straftaten und Regelverstößen in den Fahrzeugen und Anlagen der BVG kann an dieser Stelle nicht erfolgen, da der BVG nicht zwangsläufig alle Straftaten und Regelverstöße bekannt gemacht werden. Diese Zahlen liegen nur der Berliner Landespolizei vor. Ebenso kann die BVG keine Angaben über die Anzahl der Täterfeststellungen und Aufklärungsquoten machen. Im Folgenden werden daher die Zahlen der Kriminalstatistik der Senatsverwaltung für Inneres und Sport dargestellt:

Verkehrsmittel	Delikt	2002	2003	2004	04-12/2005	04-12/2006	2006	prozentuale Differenz der Quartale 4-12 von 2005 zu 2006
Omnibus	Körperverletzung	95	140	k.A.	374	417	550	+11,50
	Raub	60	72	k.A.	106	117	169	+10,38
	Sachbeschädigung	106	242	k.A.	417	497	632	+19,18
	Sexualdelikte	15	17	k.A.	39	43	51	+10,26
	Taschendiebstahl	1577	1678	k.A.	822	701	884	-14,72
	Summe	1853	2149		1758	1775	2286	+14,74
Straßenbahn	Körperverletzung	97	113	k.A.	247	262	335	+6,07
	Raub	25	47	k.A.	43	52	67	+20,93
	Sachbeschädigung	107	148	k.A.	287	351	480	+22,30
	Sexualdelikte	2	3	k.A.	19	17	19	-10,53
	Taschendiebstahl	77	124	k.A.	226	142	186	-37,17
	Summe	308	435		822	824	1087	+14,43
U-Bahn	Körperverletzung	1090	1447	k.A.	1225	1123	1619	-8,33
	Raub	373	391	k.A.	368	364	541	-1,09
	Sachbeschädigung	2033	2284	k.A.	2043	2366	3239	+15,81
	Sexualdelikte	70	65	k.A.	83	84	108	+1,20
	Taschendiebstahl	2344	3369	k.A.	2352	1968	2778	-16,33
	Summe	5910	7556		6071	5905	8285	+5,86
alle	Summe	8071	10140		8651	8504	11658	+8,42

Abb. 1: Straftaten im ÖPNV Berlin 2002 bis 2006 [Quelle: <http://www.berlin.de/sen/inneres/sicherheit/statistiken>]

Anhand der Zahlen in Abbildung 1 lässt sich die Zunahme der Kriminalität im landesweiten Trend nachvollziehen. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass die Zunahme der erfassten Straftaten auch durch das verstärkte Anzeigeverhalten der BVG resultiert. Ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Grund ist der Wegfall des mobilen Einsatzkommandos der BVG (seit 01.07.2003).

Die direkten Folgekosten der Vandalismusschäden beliefen sich bei der BVG im Jahr 2006 auf insgesamt ca. 8,6 Mio. Euro.



Abbildung 2: Entwicklung der durch Vandalismus entstandenen Schäden [Quelle: BVG]

Eine Benennung von Kriminalitäts- und Gefahrenschwerpunkten seitens der BVG ist an dieser Stelle rein subjektiv, da dies Aufgabe der zuständigen Ermittlungsbehörde ist, welche einzig über die notwendigen Daten verfügt. Es kann an dieser Stelle der gesamte Bereich innerhalb des S-Bahnringes als der Bereich benannt werden, in dem es immer wieder zu größeren Vorfällen kommt. Prognosen sowie Fremdaussagen dazu sind stark abhängig von einzelnen örtlichen Gegebenheiten, wie z. B. Methadonabgabestellen, als auch von politischen und polizeilichen Maßnahmen, die immer wieder zur Verlagerung von bisher bekannten Schwerpunkten führen.

3.2 Subjektiv

Die subjektive Sicherheit umfasst den vom Fahrgast empfundenen Eindruck persönlicher Sicherheit, entstanden einerseits aus den tatsächlich getroffenen Sicherheitsvorkehrungen und andererseits aus den Maßnahmen, die dafür sorgen, dass die Fahrgäste diese Sicherheitsvorkehrungen wahrnehmen. Die BVG als führendes Nahverkehrsunternehmen betreibt seit jeher in erheblichem Umfang die Befragung verschiedener Fahrgastgruppen als auch der allgemeinen Bevölkerung. Dabei kann festgestellt werden, dass die Bedeutung der Sicherheit für die Kundinnen und Kunden nach Sauberkeit und Schnelligkeit kontinuierlich an dritter Stelle liegt. Dabei wird die Sicherheit im einzelnen durch die Fahrgäste sehr unterschiedlich wahrgenommen. Das Sicherheitsempfinden unterscheidet sich dabei aber kaum zwischen dem Weg zu Verkehrsmitteln der BVG und dem Aufenthalt in diesen. Dieses Empfinden hat sich auch in den vergangenen Jahren kaum verändert.

Situation	Umfrageergebnis	Umfrageergebnis
	2006	2007
Auf dem Weg zum Bahnhof	2,7	2,7
Auf dem Weg zur Haltestelle	2,6	2,7
Bei Betreten eines S- oder U-Bahnhofes	3,1	3,1
Während der Wartezeit auf dem S- oder U-Bahnhof	3,3	3,3
Während der Wartezeit an einer Haltestelle	3,1	3,2
Während der Fahrt mit dem Bus	2,8	2,8
Während der Fahrt mit der S- oder U-Bahn	3,3	3,3
Während der Fahrt mit der Straßenbahn	3,1	3,0
Nach dem Aussteigen auf dem Zielbahnhof	3,2	3,2
Nach dem Aussteigen an der Zielhaltestelle	3,2	3,2
Auf dem Weg von der Haltestelle nach Hause bzw. zum Fahrtziel	3,1	3,1
Auf dem Weg vom Bahnhof nach Hause bzw. zum Fahrtziel	3,1	3,1

Abbildung 3: Sicherheitsempfinden in bestimmten Situationen, Vergleich 2006 zu 2007 – Benotung nach dem Schulnotensystem [Ergebnis einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage – Personen, die im letzten Monat mindestens eine Fahrt mit dem ÖPNV nach 20 Uhr begonnen haben], Quelle: BVG

Im Rahmen einer gezielten Befragung zum Thema Kamera- und Videoüberwachung in den Monaten 09/06 sowie 04/07 konnte dagegen festgestellt werden, dass über 80 % der Befragten eine flächendeckende Videoausstattung befürworten und lediglich 10 % diese als eher schlecht bzw. als sehr schlecht bewerteten. Eine detaillierte Aufstellung der Befragungsergebnisse zum Sicherheitsempfinden ist in der Anlage 1 enthalten.

4. Maßnahmen

4.1 Personal

Die Maßnahmen, die von der BVG durchgeführt werden, sind der aktuellen Lage stets angepasst. So wurden z. B. die Dienstzeiten der Sicherheitskräfte mit ihrem Schwerpunkt in die Nachmittag- und Abendstunden verlagert. Des Weiteren werden regelmäßig so genannte „Sondereinsätze“ zur Bekämpfung von temporären Erscheinungen durch die zuständige Hauptabteilung Sicherheit und Service, teils in Zusammenarbeit mit der Landespolizei Berlin, geplant und durchgeführt. Zusätzlich zu den reinen internen und externen Sicherheitskräften werden Servicepersonal und Betriebsbedienstete des gesamten Zuständigkeitsbereiches der BVG durch Schulungen dahingehend sensibilisiert, sicherheitsrelevante Beobachtungen zu melden und zu dokumentieren, sofern sie nicht in der Lage sind, diesen unverzüglich selbst zu begegnen. Die Einsatzkonzeption der Sicherheitskräfte richtet sich dabei grundsätzlich an einer flächendeckenden Präsenz in allen Verkehrsmitteln und Anlagen in Kombination mit gezielten Schwerpunkteinsätzen aus.

Quantitative Angaben zum Einsatz von Personal in der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service, die für die Kamera- und Videobeobachtung aus sicherheitsrelevanten Aspekten zuständig ist, können nur insofern gemacht werden, als dass insgesamt 34 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter speziell für diese Tätigkeit ausgebildet wurden. Die Leitstelle ist rund um die Uhr mit diesen Mitarbeitern, in wechselnden Schichten, besetzt. Die Auswertung von vorhandenen Aufzeichnungen erfolgt im dafür zuständigen Sachgebiet innerhalb der Hauptabteilung Sicherheit und Service durch dafür fest

vorgesehene und besonders eingewiesene Personalkräfte. Die Einsatzleitung für das Sicherheitspersonal sowie die Kommunikation mit der Landes- und Bundespolizei sowie der Feuerwehr erfolgt, wie vorab genannt, in Zusammenarbeit mit der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service.

4.2 Technik

Der Überwachungsbereich der Videobeobachtung bezieht sich im U-Bahnbereich vornehmlich auf die Bahnsteigplattformen der U-Bahnhöfe und in den Fahrzeugen auf deren gesamten Innenraum. Die Speicherzeiten für diese Aufnahmen sind momentan gemäß der abgeschlossenen Vereinbarungen mit dem Landesdatenschutzbeauftragten unterschiedlich, werden aber perspektivisch auf 24 Stunden Aufzeichnungsdauer ausgerichtet. Die Regelung für den Austausch der Daten sind in Abstimmung mit dem Landesdatenschutzbeauftragten sowie den Arbeitnehmervertretern der BVG fixiert. Daten werden grundsätzlich nur an Strafverfolgungsbehörden bei einer vorliegenden Vorgangsnummer gegen eine Quittung und persönlich ausgegeben.

Als Meldesystem für unsere Fahrgäste stehen auf allen 170 Bahnhöfen insgesamt 529 Notrufsäulen zur Verfügung. In allen Fahrzeugen, ausgenommen den Omnibussen, befinden sich so genannte Fahrgastsprechstellen, die im Notfall einen direkten Kontakt zum Fahrer herstellen können. Die Notrufsäulen sind neben einem Taster für Notfälle auch mit einem so genannten Informationstaster sowie einer speziell in Tiefenlage angeordneten Tastenlautsprecherkombination für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgestattet. Das Design und die Anordnung wurden dabei in enger Abstimmung mit den entsprechenden Verbänden durchgeführt. Zusätzlich sind die gesamten U-Bahnanlagen technisch so ausgerüstet, dass die Nutzung aller Mobilfunknetze nahezu uneingeschränkt möglich ist. Somit hat jeder Kunde, der über ein Mobilfunktelefon verfügt, zusätzlich die Möglichkeit, selbst Hilfe über die bekannten Notrufnummern der Polizei und Feuerwehr anzufordern.

4.3 Zusammenwirken Personal und Technik

Seit Inbetriebnahme der Betriebsleitstelle Sicherheit und Service hat sich das Zusammenspiel zwischen dem Einsatz von Technik, hier insbesondere der Videobeobachtung, und dem Einsatz von Personal stark verbessert. So können Meldungen vor Anforderung der Feuerwehr oder Polizei überprüft und eingeschätzt werden. Wo früher ein Großeinsatz bei der Feuerwehr ausgelöst wurde, wird die Ursache einer Rauchentwicklung heutzutage meist mit minimalem Personaleinsatz behoben.

4.4 Gestaltung und Beleuchtung

Schon seit den 1990' er Jahren führt die BVG ein Programm zur konsequenten Aufhellung aller U-Bahnhöfe durch. Dabei wurde auf allen U-Bahnhöfen eine durchschnittliche Helligkeit von 200 Lux hergestellt. Um die Transparenz in den Bahnhöfen und damit auch das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, werden in einem kontinuierlichen Prozess bestehende Einrichtungen auf ihre Notwendigkeit geprüft und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der dafür anfallenden Kosten verändert. Weiterhin dient der Einsatz von hellen Wand- und Deckenfarben bei der Renovierung von Bahnhöfen dazu, das allgemeine Empfinden auf einem Bahnhof zu verbessern. In den Bereichen der Vorräume betreibt die BVG seit Beginn des PPP-Programms

(Public-Private-Partnership) im Jahre 1994 den Versuch, durch die Ansiedlung von Geschäften Urbanität und damit ein verbessertes subjektives Sicherheitsempfinden in den Anlagen herzustellen. Leider muss dabei einschränkend festgestellt werden, dass sich gerade die nicht erwünschten Personengruppen immer wieder dorthin angezogen fühlen bzw. diese für ihre Zwecke missbrauchen. Bei der Gestaltung und Ausrüstung der BVG-Fahrzeuge wird durch den Einsatz von transparenten und gleichzeitig vandalismusresistenten Materialien erfolgreich, ein aus Sicht der BVG nahezu optimaler Grad erreicht.

4.5 Präventionsarbeit

Die BVG betreibt Präventionsarbeit in einem möglichst breit gefächerten Spektrum. Dieses beginnt mit der so genannten Verkehrserziehung für Kindergarten- und Schulkinder, zieht sich über den Einsatz von Schülerbegleitern für jugendliche Fahrgäste, bis hin zu so genannten Bezirks- und Zielgruppenmanagern als Ansprechpartner für politische Institutionen und Verbände. Zusätzlich wurde innerhalb der Hauptabteilung Sicherheit und Service eine Stelle für einen Präventionsbeauftragten eingerichtet, der als Mittler zwischen Landespolizeien, Bürgerinitiativen und sonstigen Organisationen agiert.

4.6 Kundenkommunikation

Die Kundenkommunikation genießt bei der BVG als Dienstleistungsunternehmen einen hohen Stellenwert. Neben regelmäßig publizierten Informationszeitschriften erfolgt diese durch den Einsatz von Informationsplakaten, elektronischen Fahrgastinformationssystemen (Daisy) und einem erst kürzlich modifizierten Internetauftritt. Des Weiteren wird auch durch die vorab genannten Bezirks- und Zielgruppenmanager mit engagierten Fahrgästen und Politikern lokal (kiezorientiert) intensiv kommuniziert. Die Sensibilisierung unserer Fahrgäste für Taschendiebe und andere sicherheitsrelevante Risiken erfolgt ebenfalls über die o. g. Medien. Unterstützt werden diese Maßnahmen auch durch die Beteiligung der BVG an den so genannten Präventionstagen der Bundes- und Landespolizei.

5. Bewertung der Maßnahmen

5.1 Wirksamkeit

Eine Darstellung der Auswirkungen der zuvor beschriebenen Maßnahmen auf die objektive und subjektive Sicherheit ist durch die BVG explizit nicht möglich, da sich begleitende Einflussfaktoren wie z. B. Anschläge in New York, London, Madrid, die Einführung von Hartz IV und die Fußballweltmeisterschaft sowohl positiv als auch negativ auf das Empfinden der Kunden niederschlagen, ohne das die BVG darauf Einfluss nehmen kann. Im Folgenden sollen jedoch die Ergebnisse des Pilotprojektes „24stündige Videoaufzeichnung auf U-Bahnhöfen“ beschrieben werden:

Zu Beginn des Projektes im April 2006 wurden drei U-Bahnlinien (U2, U6 und U8) als Projektlinien ausgewählt. Die von den Kameras auf den Bahnhöfen dieser Linien aufgezeichneten Bilder wurden über einen Zeitraum von 24 Stunden im Ringspeicherverfahren gesichert. Nach 24 Stunden wurden die Bilder automatisch überschrieben. Die Auswertung dieses Projektes erfolgte ab April 2007. Als Beurteilungs-

kriterium wurde die Anzahl der Nachfragen nach Videomaterial von Ermittlungsbehörden gewählt.

In dem Zeitraum von 12 Monaten gingen bei der BVG insgesamt 618 Anfragen ein. Der Spitzenreiter ist eine der Pilotlinien, die U9 mit 154 Anfragen, gefolgt von der U5 mit 122 Anfragen, der Pilotlinie U6 mit 101 Anfragen sowie der U2 mit 95 Anfragen. Von den 618 eingegangenen Anfragen betrafen somit 294 Anfragen die Linien mit 24h-Videoaufzeichnung.

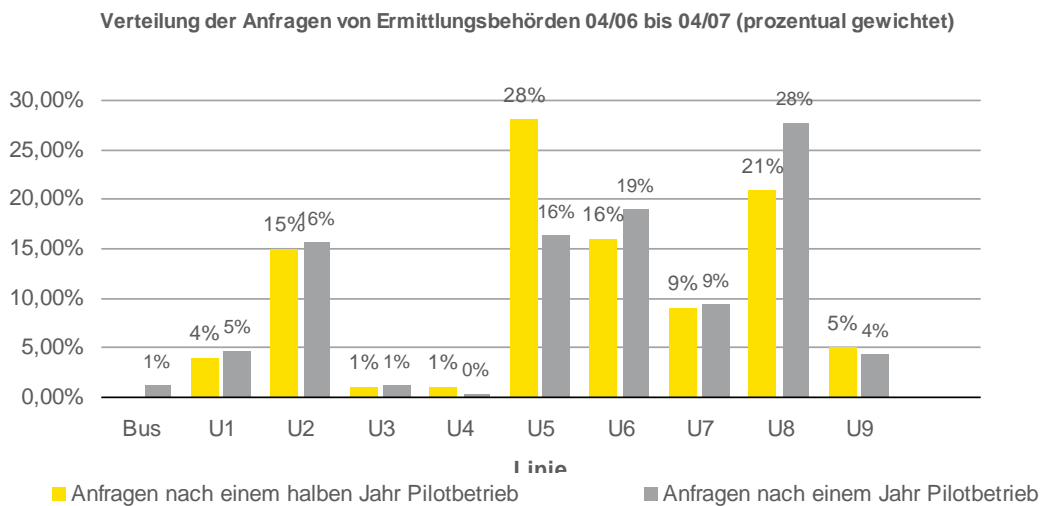


Abbildung 4: Verteilung der Anfragen von Ermittlungsbehörden [Quelle: BVG]

In dem Jahr des Pilotbetriebs konnten insgesamt 349 Datenträger (170 CDs, 175 DVDs, 4 VHS) für die Behörden zur Strafverfolgung erstellt werden. Das sind 56% im Verhältnis zu den 618 eingegangenen Anfragen.

Begleitet wurde das Pilotprojekt durch Bevölkerungsumfragen zum Thema Video. Im Jahre 2006 gaben 34 % der Befragten an, dass sie einen Vorfall durch die Videoaufzeichnung eher anzeigen würden. Im Jahre 2007 beträgt dieser Wert bereits 40 %.

5.2 Einsparungen

Im Unternehmensbereich U-Bahn der BVG wurden ab dem Jahr 1999 Vandalismusschäden für die U-Bahnfahrzeuge, unterteilt in videoüberwachte Fahrzeuge und nicht videoüberwachte Fahrzeuge, dokumentiert. Das Ergebnis ist in folgendem Diagramm ersichtlich:

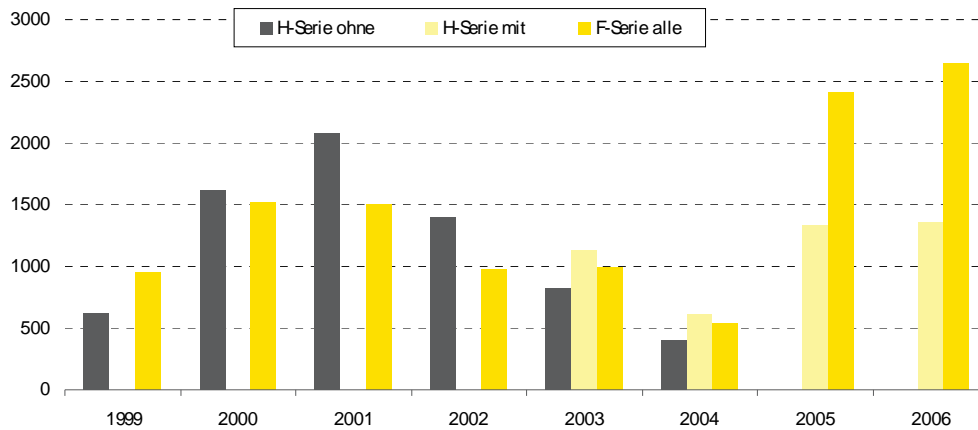


Abbildung 5: Verteilung der Vandalismusschäden auf Fahrzeuge mit und ohne Videoausstattung

Die ersten mit Video ausgerüsteten Fahrzeuge wurden im Jahr 2003 eingesetzt (H-Serie). Ab dem Jahr 2005 waren sämtliche Fahrzeuge der Baureihe H mit Videotechnik ausgerüstet, so dass die in der Grafik vorher getrennt dargestellten Säulen nun zusammengefasst wurden. Der exorbitante Anstieg an Kosten für die Serie F im Vergleich der Jahre 2005 und 2006 ergibt sich aus dem Austausch von sogenannten Scheibenschutzfolien in dieser Fahrzeugserie. Grundsätzlich ist aber zu erkennen, dass die entstandenen Kosten für Fahrzeuge der Baureihe F (ohne Video) deutlich über denen der Baureihe H (mit Video) liegen.

Anhand eines zehnmonatigen Versuchs im Jahr 2003 im Betriebsbereich Straßenbahn konnte festgestellt werden, dass Fahrzeuge ohne Videoausrüstung 2,5 mal so schnell durch Vandalismus bzw. Graffiti beschädigt werden wie Fahrzeuge mit Videoausrüstung. Zudem ist im Vergleich zum Jahr 2002 die Anzahl der Sachschäden (Gesamt-BVG) absolut um ca. 20.500 gesunken. Dieser Rückgang resultiert zu einem großen Teil aus dem Rückgang der Sachbeschädigungen im Betriebsbereich U-Bahn. Zurückzuführen ist dies auch auf den Einsatz von Infrarotkameras in den Abstellanlagen und der damit einhergehenden Verdrängung von Vandalismustätern. Insgesamt steigen die Gesamtaufwendungen für die Beseitigung dieser Schäden jedoch weiter. Sowohl die gestiegenen Kosten für die Neubeschaffung bzw. Reparatur der Schäden als auch die aggressivere und rücksichtslosere Art der Vandalismustäter (z. B. Etching / Flusssäure) führen zu diesem Kostenanstieg.

5.3 Auswirkung auf Nachfrage und Einnahmen

Eine direkte Auswirkung von sicherheitsrelevanten Maßnahmen auf die Nachfrage an unserem Verkehrsangebot sowie eine daraus resultierende Einnahmenveränderung kann nicht nachgewiesen werden, da diese nicht explizit auf bestimmte äußere Umstände zurückgeführt werden können.

5.4 Kosten

Die Differenzierung der Kosten nach Sicherheitspersonal und Personal mit sog. gemischten Aufgaben kann und sollte nicht erfolgen, da jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter der BVG allein durch seine Anwesenheit eine Serviceleistung erbringt bzw. ein Stück subjektive Sicherheit erzeugt. Die Gesamtaufwendung der BVG für

die Hauptabteilung Sicherheit und Service, inklusive der Kosten für den Fremddienstleister, belaufen sich aktuell auf ca. 29,5 Mio. Euro p. a. (Plan 2007). Darin enthalten sind u. a. die Kosten für die Betriebsleitstelle Sicherheit und Service, die Kosten für Sicherheitspersonal, Kontrollkräfte, Bahnhofsbetreuer und Personal für den Schließdienst.

5.5 Nachteile

Durch eine sehr restriktive Regelung zur Umgangsweise mit Videotechnik und dem aufgezeichneten Videomaterial gibt es bisher keine Beschwerden, weder von Fahrgästen noch von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

5.6 Fazit: Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit

Trotz aller nicht durch die BVG beeinflussbaren äußeren Faktoren haben die sicherheitsrelevanten Maßnahmen einen positiven Einfluss auf unsere Fahrgäste und unser Personal sowie auf unsere Anlagen und Fahrzeuge. Dass alle bisherigen Bemühungen im einzelnen noch nicht dazu geführt haben, sowohl die Aufwendungen für die Beseitigungen von Vandalismusschäden als auch die negativen Einflüsse auf unsere Fahrgäste und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gänzlich zu verhindern, begründet sich in der Tatsache, dass ein moderner und für alle Bevölkerungsgruppen offener, zu jeder Uhrzeit zur Verfügung stehender Nahverkehr nicht verhinderbare Risiken mit sich trägt. Eine weitere Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens ist nur mit einem erheblichen Aufwand – personell und finanziell – zu erreichen. “

II. Sicherheitskonzept der S-Bahn Berlin GmbH

Die S-Bahn Berlin GmbH stellt ihr Konzept wie folgt dar:

„1. Ziele

Das Securitymanagement der S-Bahn Berlin GmbH ist fester Bestandteil des Betriebskonzeptes. Objektiv gesehen sind die Fahrgäste der S-Bahn Berlin vor Kriminalität sicher, obwohl im Streckennetz einige schwerwiegende Übergriffe in der Vergangenheit vorgekommen sind und auch in der Zukunft geschehen werden. Das S-Bahnnetz ist als öffentlicher Raum zu betrachten, in dem sich täglich mehr als eine Million Fahrgäste bewegen.

Schwerpunkt des Securitygedankens ist die Analyse der von Nutzerinnen und Nutzern der S-Bahn besonders in der verkehrsschwachen Zeit empfundene Unsicherheit. Sie beeinflusst das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste. Dabei gelten Frauen und ältere Fahrgäste oft als besonders gefährdet. Ausweislich der Polizeilichen Kriminalstatistik trifft diese Einschätzung für Straftaten im öffentlichen Raum objektiv jedoch nicht zu. Dies kann auch für den ÖPNV angenommen werden. Die dennoch gefühlte Unsicherheit in erlebte Sicherheit umzuwandeln, ist deshalb das erklärte Ziel des Unternehmens. Die Sicherheitsmaßnahmen dienen dabei dem Schutz aller Fahrgäste. Sie dienen aber auch und nicht zuletzt dem Schutz des Bahn-Vermögens. Zudem gelten die Securityleitlinien des DB-Konzerns.

2. Zuständigkeiten und Zusammenarbeit mit anderen Behörden

Hinsichtlich der allgemeinen Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Polizei und Verkehrsunternehmen in Berlin wird auf die Ausführungen unter I.2. verwiesen. Dabei ist, soweit es um die Verantwortlichkeit im S-Bahn-Bereich für die Gewährleistung der Sicherheit geht, zu differenzieren: In der Öffentlichkeit wird die S-Bahn Berlin mit den Zügen und der dazugehörigen Infrastruktur als Ganzes wahrgenommen. Rechtlich sieht es jedoch anders aus:

- Züge: Die Züge stehen im Eigentum der S-Bahn Berlin GmbH. Dort übt sie als Eigentümerin das Hausrecht aus.
- Bahnhöfe und Haltepunkte: Eigentümerin der Bahnhöfe und Haltepunkte ist die DB Station und Services AG. Dies erfordert vertragliche Regelungen mit der S-Bahn Berlin GmbH. Der geltende Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen beiden Partnern regelt die Verantwortlichkeiten an der Schnittstelle zur Eisenbahninfrastruktur der 136 sogenannten reinen S-Bahnhöfe. Die Mischbahnhöfe verbleiben in alleiniger Verantwortung der DB Station & Service AG.

Die S-Bahn Berlin GmbH übt das Hausrecht auf den Verkehrsanlagen aus. Sie ist für die Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung sowie für Vorbeugung und Abwehr von Gefahren zuständig. Im Servicebereich gehören dazu auch die Betreuung der Kunden, die Installation von Fahrgastinformationsanlagen, die Aktualisierung der Reisendeninformation, das Betreiben der Lautsprecher und Zugzielanzeiger und die sonstige Information der Fahrgäste. Sie übernimmt Aufgaben der Verkehrssicherungspflicht, des Notfallmanagements in Korrelation zu Konzernvorgaben und sonstige Kontrollaufgaben nach gesetzlichen Vorschriften.

Der Bundespolizei ist gesetzlich die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung übertragen, soweit der Tatort auf Anlagen liegt, die für den Betrieb der Bahn notwendig sind. Den Länderpolizeien Berlin und Brandenburg obliegen die Aufgaben der Gefahrenabwehr sowie der Verfolgung von Straftaten in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen. Diese rechtlichen Vorgaben schließen Überschneidung des Handelns nicht immer aus. Das o.g. Lenkungsgrremium (Ziff. I. 2., Abs. 3) bemüht sich, diese Fälle gemäß den „Allgemeinen Regelungen zur Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Sicherheit im ÖPNV Berlin“ einvernehmlich zu klären.

Ein gemeinsames Präventionskonzept zwischen den Polizeien und den Verkehrsunternehmen ist bisher nicht verabschiedet worden. Es gab und gibt jedoch zahlreiche der Prävention dienende Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit Präventionsbeauftragten der Bundes- und der Landespolizei in Schulen und für Senioren. Die bekanntesten Kooperationspartnerschaften bestehen weiterhin.

3. Aktuelle Sicherheitslage

3.1 Objektiv

Für die Angaben zu Straftaten, Anzahl der Täterfeststellungen und Aufklärungsquoten sind die polizeilichen Statistiken maßgeblich. Für die S-Bahn Berlin GmbH ist es dabei wichtig, dass ihr nur die Delikte „zugerechnet“ werden, die in ihrem Zuständig-

keitsbereich geschehen sind. Die der S-Bahn Berlin GmbH bekannten Statistiken lassen diese Zuordnung bisher nur begrenzt zu. Soweit die Berliner Polizei Straftaten im ÖPNV in ihrem landeseigenen System (POLIKS) gesondert erfasst, wird nicht zwischen der S-Bahn Berlin GmbH und anderen Eisenbahnunternehmen (z.B. DB Netz AG, DB Regio AG, ODEG) unterschieden. Im Hinblick auf die Polizeiliche Kriminalstatistik, die nach bundesweit einheitlichen Kriterien zu führen ist, gilt, dass dort nur der Tatort „öffentlicher Raum“ gesondert erfasst wird, nicht aber das Merkmal „ÖPNV“. Insofern sind die polizeilichen Statistiken bisher nur eingeschränkt aussagekräftig. Eine differenziertere Erfassung wäre dringend erforderlich.

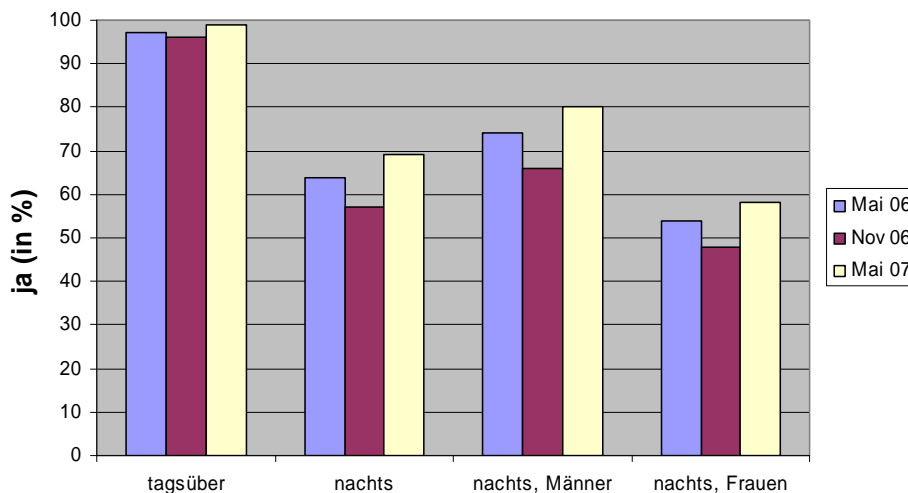
Die Benennung von Kriminalitäts- und Gefahrenschwerpunkten hängt von der Bewertung der polizeilichen Erkenntnisse ab. Dabei kann z.T. bereits auf ein einheitliches und abgestimmtes Lagebild ÖPNV zurückgegriffen werden. Es fehlt allerdings noch an einer Übermittlung der Daten der Bundespolizei, um es auch für den Bereich der DB-Unternehmen zu komplettieren. Dieses Problem ist jedoch eingegrenzt und wird mittelfristig gelöst sein. Darüber hinaus ist die Bewertung auch von der allgemeinen Sicherheitslage abhängig. Terroristische Aktivitäten sind dabei besonders zu beachten.

Die Vandalismusschäden bewegen nach wie vor auf hohem Niveau. Die Wiederherstellungskosten der S-Bahn Berlin GmbH betragen im vergangenen Jahr ca. 5,0 Mio. €

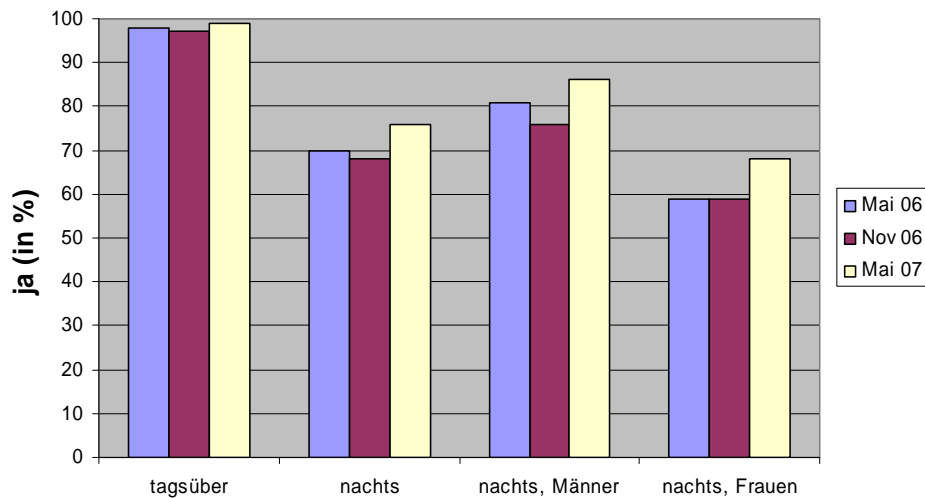
3.2 Subjektiv

Im Mai und November jeden Jahres führt die S-Bahn Berlin GmbH die im Verkehrsvertrag mit den Ländern Berlin und Brandenburg vereinbarten Kundenzufriedenheitsbefragungen durch. Dabei werden an Stammfahrgäste folgende Fragen gestellt:

Fühlen Sie sich auf den S-Bahnhöfen sicher?



Fühlen Sie sich in den S-Bahnzügen sicher?



Beschwerden zu Sicherheitskräften sind, mit ca. ein bis zwei Fällen pro Monat sehr selten. Spezielle Fragen zu Videoüberwachung wurden nicht gestellt.

4. Maßnahmen

4.1 Personal

Sicherheitskräfte haben die Aufgabe, Fahrgäste, Personal und Anlagen zu schützen und zu sichern. Täglich sind mehr als 200 Sicherheitskräfte im Einsatz. Zum Einsatz kommen Sicherheitskräfte, die die gesetzlichen Auflagen erfüllen. Die vertraglich gebundenen Firmen sind ISO-9001 zertifiziert.

Der Einsatz des Sicherheitspersonals erfolgt Lage abhängig. Nähere Einzelheiten zu dem Einsatz werden nicht veröffentlicht, damit sich Straftäter nicht darauf einstellen können. Es gibt auch gemeinsame Streifen zwischen Bundespolizei und Sicherheitskräften. Die Streifen werden auf Bahnhöfen und in Zügen durchgeführt.

Bei der Einsatzplanung des Sicherheitspersonals werden alle Aspekte berücksichtigt, die für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung erforderlich und verfügbar sind. Der Präventionsgedanke steht dabei im Vordergrund.

Neben den Sicherheitskräften sind z.Zt. noch täglich

- 110 Betriebsstellen mit Aufsichten besetzt,
- 35 Fahrkartenkontrolleure im Einsatz,
- 30 Servicekräfte auf ausgewählten Bahnhöfen, um Kundenfragen zu beantworten;
- 9 Kundenzentren besetzt,
- 11 Führungskräfte im Einsatz und nicht zuletzt
- 385 Triebfahrzeugführer tätig, die für den Fahrgast Ansprechpartner sind und jederzeit Hilfe leisten oder herbeiholen können.

Die Sicherheitsleitstelle ist im 24-Stunden-Dienst besetzt. Sie ist Teil der Betriebszentrale. Dort sind schon jetzt die Belange Safety und Security sowie Information für Fahrgäste zusammengefasst. Zukünftig erfolgt von dort auch noch die unmittelbare Steuerung der Sicherheitskräfte. Direkte Verbindungen zu den Leitstellen der Polizeien und der Feuerwehr sind vorhanden. Die personelle Ausstattung ist ausreichend.

4.2 Technik

Videoüberwachung

Die S-Bahn Berlin GmbH setzt Videoüberwachung derzeit nur auf den S-Bahnsteigen der sogenannten Mischbahnhöfe ein, d.h. auf Bahnhöfen, die auch als Fern- und Regionalbahnhalt dienen. Die Überwachung basiert dort auf dem „3-S-Konzept“ der DB AG, das mit dem Landesbeauftragten für Datenschutz abgestimmt ist. Dieses Konzept wurde im Berliner Datenschutzbericht positiv gewürdigt.

Auf reinen S-Bahnhöfen ist die Videoüberwachung im Zusammenhang mit der Einführung des neuen "Betriebs- und Informationssystems S-Bahn" (BIS) geplant. Als Teil dieses Konzeptes wird die Zugabfertigung auf die Triebfahrzeugführer übertragen. Dabei sollen zum einen die Videodaten des Abfertigungsvorganges für Sicherheitsbelange zur Verfügung stehen, zum anderen auch die an den Fahrausweisautomaten installierten Infosäulen mit Videokameras ausgerüstet werden. Die Videoüberwachung umfasst auch eine 48-Stunden-Aufzeichnung der Videobilder. Beim Datenaustausch werden die gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzgesetzes beachtet. Dies entspricht dem Standard bei allen Unternehmen der DB AG, die Videoüberwachung einsetzen, und ist mit dem Datenschutzbeauftragten des Bundes abgestimmt. Der Datenschutzbeauftragte des Landes Berlin ist informiert.

Eine BIS-Pilotstrecke vom S-Bahnhof Köllnische Heide bis zum S-Bahnhof Schöneberg (Ringbahnhof) ist am 1. August 2006 in Betrieb genommen worden. Die vollständige Ausstattung des gesamten S-Bahn Netzes ist bis Ende des Jahres 2009 vorgesehen.

Die S-Bahn Berlin GmbH geht davon aus, dass der Einsatz von Videotechnik das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste sowie die Aufklärungsquote bei Straftaten erhöhen wird. Zudem solle die Zahl der Vandalismusschäden verringert werden, indem das Entdeckungsrisiko für die Täter steigt. Schließlich ermöglicht es die Videoaufzeichnung auch, bei tatsächlichen oder vermeintlichen Schäden beim Ein- oder Ausstiegsvorgang im Nachhinein objektiv nachvollziehen zu können, welcher Sachverhalt den Schaden tatsächlich verursacht hat.

Die S-Bahn Berlin GmbH beabsichtigt darüber hinaus, auch in den Zügen versuchsweise Videoüberwachung einzusetzen. Ein vergleichbares Projekt wurde bereits für das Jahr 2001 konzipiert, aber aus technischen Gründen zurückgestellt. Bereits die damalige Konzeption ist laut S-Bahn Berlin GmbH mit dem Datenschutz abgestimmt worden.

Meldesysteme für den Fahrgast

- Notrufsäulen sind auf den Mischbahnhöfen vorhanden. Sie sind bei den zuständigen 3-S-Zentralen aufgeschaltet. Auf den S-Bahnhöfen befinden sich deutlich gekennzeichnete Infosäulen an den Fahrkartenselbstbedienungsgeräten. Auch hier kann der Fahrgast einen Hilferuf absetzen. Die Aufschaltung erfolgt auf den zuständigen – ständig besetzten – Stammbahnhof und in die Sicherheitsleitstelle.
- Notruf- /Sprechstellen in Fahrzeugen sind vorhanden und deutlich gekennzeichnet, ebenso eine ausreichende Anzahl Notbremseinrichtungen. Bei Aktivierung besteht Sprechverbindung zum Triebfahrzeugführer und zur Leitstelle.
- Die optische Überwachung ist noch nicht installiert.

4.4 Gestaltung und Beleuchtung

- Fahrzeuge: Die S-Bahn Berlin GmbH setzt drei Baureihen ein. Bei allen ist die Transparenz vorhanden, d.h. es besteht eine Sichtbeziehung zwischen den einzelnen Wagen. Bei der Baureihe 481 ist darüber hinaus im Viertelzug die Durchgängigkeit gewährleistet. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass durchgängige Züge nicht zwangsläufig auch die objektive Sicherheit erhöhen müssen. Vielmehr können Täter sehr wohl sofort registrieren, wenn andere Fahrgäste z.B. über Handy Hilfe rufen, und leider „ihr Verhalten“ entsprechend ausrichten.
- Bahnhöfe und Haltestellen sind durchgehend hell ausgeleuchtet. Die Ansiedlung von Geschäften wird fortgesetzt. Allerdings darf nicht unterschätzt werden, dass sich dadurch auch „Randgruppen“ ansiedeln, die durch ihr Verhalten das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste beeinträchtigen können.
- Sauberkeit, Entfernung von Graffiti: Der Einsatz von graffitiresistenten Materialien ist Standard. Die S-Bahn Berlin GmbH ist bemüht, großflächiges Graffiti innerhalb von 48 Stunden zu entfernen.

4.5 Präventionsarbeit

Prävention ist Grundgedanke des Sicherheitskonzepts der S-Bahn Berlin GmbH. Deshalb werden Aktionen für Zielgruppen (Kinder, Jugendliche, Senioren u.ä.) zusammen mit den Präventionsbeauftragten der Polizeien durchgeführt. U.a. werden dabei die speziellen Filme der DB AG für Schulen gezeigt, in denen auf Gefahren im Bahnbetrieb hingewiesen wird.

Die S-Bahn Berlin GmbH ist Mitglied verschiedener Gesprächskreise auf Bezirksebene, Mitglied der Clearingstelle des SPI (Sozialpädagogisches Institut), der Kooperationspartnerschaft „Sicherer ÖPNV“ und pflegt ihre Ordnungspartnerschaft mit der Bundespolizei. Sie ist Gesprächspartner der Landeskommission gegen Gewalt. Die Opferschutzbeauftragte der S-Bahn Berlin GmbH hat zudem engen Kontakt zu den Opferorganisationen und den Opferschutzbeauftragten der Polizeien.

4.6 Kundenkommunikation

- In der Kundenzeitung „Punkt 3“, die kostenlos auf den Bahnhöfen ausliegt, wird regelmäßig berichtet. Dabei werden auch Verhaltensempfehlungen vermittelt. Die S-Bahn Berlin hat sich bereits in der Vergangenheit an zahlreichen Kampagnen

nen des Senats gegen Graffiti, für mehr Sauberkeit u.ä. beteiligt, auch mit eigenen Plakaten.

- Verhaltensempfehlungen wie z. B. Sensibilisierung für herrenlose Gepäckstücke werden in Abstimmung mit der Konzernsicherheit der DB AG veröffentlicht; entsprechende Plakate hängen auf den Bahnhöfen aus. Eine entsprechende Kampagne läuft für das Betriebspersonal seit den verhinderten Anschlügen in Dresden.
- Warnende Plakate, um dem Zugriff von Taschendieben vorzubeugen, hängen aus.
- Eine aktive Einbindung von Fahrgästen erfolgt im Rahmen der Verkehrstage sowie anderer Veranstaltungen auf den Bahnhöfen, der Tage der offenen Türen in den Werkstätten und der Veranstaltungen mit den einzelnen Fahrgastverbänden.

5. Bewertung der Maßnahmen

Die S-Bahn Berlin GmbH bewertet die Maßnahmen wie folgt:

5.1 Wirksamkeit

Auswirkung auf die:

- Objektive Sicherheit
Wie bereits dargelegt, sind verlässliche Zahlen bezogen auf den Fahrgast nicht bekannt. Die bisher bekannte Häufigkeitszahl des Jahres 2001 lag bei Übergriffen zum Nachteil des Fahrgastes bei 0,000023 %. Die S-Bahn Berlin GmbH geht davon aus, dass sich daran zwischenzeitlich nichts Wesentliches geändert hat.

Erheblich anders sieht es dagegen bei Sachbeschädigungen zum Nachteil der S-Bahn aus. Hier sind sowohl die Anzahl der Delikte als auch der „negative Erfindungsreichtum der Täter“ seit langer Zeit auf hohem Niveau. Fast jedes Jahr können mehr als 3.000 Fälle verzeichnet werden. Die Brutalität des Vorgehens der Täter ist steigend. In einigen Fällen wurden die Sachbeschädigungen mit Flusssäure verübt, was zu einer sehr hohen Gesundheitsgefährdung von Fahrgästen und Personal führt. Vielfach werden Scheiben von unbeschädigten Fahrzeugen zerstört, damit Fahrzeuge in Betrieb genommen werden müssen, die bereits außen durch Graffiti verunstaltet sind. Leider ist darüber auch in der Presse berichtet worden, so dass es nur eine Frage der Zeit sein wird, dass Nachahmungstäter diese Tatbegehung übernehmen werden.
- Subjektive Sicherheit
Die S-Bahn Berlin GmbH ist überzeugt, dass alle Maßnahmen das subjektive Sicherheitsgefühl positiv beeinflussen und dazu führen, dass auch weiterhin die Fahrgastzahlen steigen werden. Die Ergebnisse der Zufriedenheitsbefragungen lassen darauf schließen. Deshalb wird auch in Zukunft der Schwerpunkt der Sicherheitsmaßnahmen auf dem sinnvollen Zusammenspiel von Mensch und Technik beruhen.

5.2 Einsparungen

Zu wesentlichen Einsparungen ist es in der Gesamtsumme bisher nicht gekommen. Offenkundig stellen Straftäter, insbesondere aus der Graffiti-Szene, sich auf geänderte Securitymaßnahmen ein. Es ist notwendig, dass sich die Rahmenbedingungen ändern. Die Änderung des § 303 StGB (Sachbeschädigung) hat sich für die S-Bahn bisher nicht positiv ausgewirkt. Es wäre sinnvoller, die Zusammensetzung von Farben in Spraydosen gesetzlich zu reglementieren. Es ist unverständlich, dass in unseren Breitengraden Farben nunmehr auch bei nicht geringen Minusgraden im Freien verwendet werden können. Zu kritisieren ist aber z.B. auch, dass es zulässige Farbbeimischungen gibt, die auf Untergründe aggressiv wirken.

Ein zunehmendes Problem sind die zahlreichen Veröffentlichungen im Internet oder auch in sonstigen Publikationen, in denen Straftäter geradezu „verherrlicht“ werden.

Die Reinigungskosten sind nicht geringer geworden, augenscheinlich auch deshalb nicht, weil nicht wenige Fahrgäste eine „Vermüllung“ in den Fahrzeugen und auf den Bahnhöfen herbeiführen. Neben dem sinnlosen Zerstören von Sachen (Vandalismus) scheint auch dies fast ein gesellschaftliches Problem zu sein. Dieser Problematik ist die S-Bahn Berlin GmbH nahezu ausgeliefert. Sie allein kann ihr nicht begegnen.

5.3 Auswirkung auf Nachfrage und Einnahmen

Die Aufwendungen für Sicherheitsmaßnahmen sind sinnvoll angelegt und haben sicher auch dazu beigetragen, dass die Fahrgastzahlen gestiegen sind. Wirtschaftlich bewährt hat sich insbesondere der Einsatz verschiedener, teilweise recht teurer Materialien in den Zügen und auf den Stationen, die die Zerstörung durch Vandalismus erschweren bzw. die Beseitigung von Schäden durch Reparatur oder Reinigung erleichtern. Die Wiederherstellungskosten konnten dadurch gesenkt werden.

5.4 Kosten

Die S-Bahn Berlin GmbH wendet jährlich mehr als 12 Mio. € für den Einsatz der Sicherheitskräfte auf. Diese Kosten werden in den nächsten Jahren noch steigen. Hinzu kommen anteilige Kosten des unter Punkt 4.1 genannten Personals. Dies wird nicht näher spezifiziert.

Aus Sicht der S-Bahn Berlin GmbH sollte z.B. darüber nachgedacht werden, ob der Fahrgast die Erhebung einer „Sicherheitsgebühr“ als Bestandteil des Tarifs (im einstelligen Cent-Bereich) akzeptieren würde. Diese Mittel sollten dann jedoch nur für den Einsatz von Personal mit Sicherheitsaufgaben verwendet werden.

5.5 Nachteile

Der mit der Videoüberwachung im ÖPNV verbundene Eingriff in Persönlichkeitsrechte ist verhältnismäßig. Schon heute ist der Bürger in den unterschiedlichsten Bereichen des öffentlichen Lebens an Videoüberwachung gewöhnt: er erträgt sie beim Einkauf in Warenhäusern oder Ladenketten, bei Banken, bei Tankstellen und sogar in seiner Freizeit, etwa in Schwimmbädern und in Tiergärten. Darüber hinaus gewährleistet das Konzept der DB AG, dass der Zugriff auf die aufgezeichneten Daten

allein Vertretern der Strafverfolgungsbehörden vorbehalten ist. Dabei zeigt die polizeiliche Erfahrung, dass Videoüberwachung und -aufzeichnung nur bedingt Straftaten verhindert, wohl aber eine Hilfe bei der Aufklärung von Straftaten darstellt.

5.6 Fazit: Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit

Ohne erhebliche Kosten lässt sich heute keine Sicherheit mehr; weder für den einzelnen Bürger in seinem privaten Umfeld noch für den Fahrgast im öffentlichen Raum. Sinnvolle Verknüpfung von Mensch und Technik bleibt wirtschaftlich, wenn die Rahmenbedingungen ausgeschöpft und dann geeignet sein werden, Kriminalität zu beeinflussen.“

III. Stellungnahme des Berliner Beauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit

Der vorstehende Bericht lag dem Berliner Beauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit vor. Er hat keine datenschutzrechtlichen Einwände gegen das Konzept der S-Bahn Berlin GmbH erhoben. Gegen das Konzept der BVG werden folgende Bedenken geltend gemacht:

1. Gegenwärtig gebe es keine Rechtsgrundlage im Berliner Datenschutzgesetz oder anderen Rechtsvorschriften für eine flächendeckende Videoaufzeichnung im Berliner U-Bahnnetz. Insbesondere könne § 31 b des Berliner Datenschutzgesetzes hierfür nicht herangezogen werden.
2. Die Videoüberwachung und -aufzeichnung sei nur sinnvoll, wenn sie nicht allein für Zwecke der Strafverfolgung, sondern in erster Linie für Zwecke der Gefahrenabwehr stattfindet. Die Fahrgäste hätten vor allem ein Interesse daran, effektiv vor körperlichen Übergriffen geschützt zu werden. Die Gefahrenabwehr aber sei eine Aufgabe der Polizei. Der Zugriff auf routinemäßig aufgezeichnete Videobänder solle deshalb der Polizei vorbehalten bleiben, die ihrerseits bisher noch keine entsprechende Befugnis im Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (ASOG) hat. Wenn der Berliner Gesetzgeber eine solche Befugnis schaffen würde, dann bestünde die Möglichkeit, ein Überwachungskonzept wie bei der DB AG zu verwirklichen, wo diese im Auftrag der Bundespolizei Videoaufzeichnungen anfertigt, auf die allein die Bundespolizei zugreifen kann.
3. Sinnvoll sei Videoüberwachung außerdem nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts für die Erhöhung der Sicherheit auf den U-Bahnhöfen. Dies setze voraus, dass die BVG in Zusammenarbeit mit der Berliner Polizei sicherstellt, dass bei der Beobachtung von Straftaten gegen Fahrgäste oder anderen Gefahrensituationen binnen kürzester Zeit Einsatzkräfte vor Ort sein können. Die Videoaufzeichnung dürfe nicht lediglich als Beweissicherung für mögliche Strafverfahren durchgeführt werden, denn dies nütze den gefährdeten Fahrgästen nicht.

Die BVG teilt diese Bedenken nicht. Die unter Ziff. I 5 beschriebenen Effekte der Videoüberwachung belegten deren objektive Wirksamkeit. Videoüberwachung und -aufzeichnung würden zudem von den Fahrgästen positiv bewertet und damit einen Beitrag zur subjektiven Sicherheit leisten. Die BVG hält die aktuelle Praxis auf Basis ihres Hausrechts auch rechtlich für zulässig. Der dazu bestehende Dissens mit dem

Berliner Beauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit wird sich nach Einschätzung der BVG dadurch beilegen lassen, dass das Abgeordnetenhaus in seiner 21. Plenarsitzung am 22.11.2007 die vom Senat in das Abgeordnetenhaus eingebrachte Änderung des ASOG und des Berliner Datenschutzgesetzes verabschiedet hat.

IV. Bewertung durch den Senat

Es ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen als Betreiber von S- und U-Bahnen, die Sicherheit ihrer Fahrgäste auf dem Betriebsgelände und in den Fahrzeugen zu gewährleisten. Die dem Senat vorliegenden Informationen geben keinen Anlass, daran zu zweifeln, dass die Berliner Verkehrsunternehmen dieser Verantwortung sowohl in personeller als auch in technischer und betrieblicher Hinsicht gerecht werden.

Der Einsatz von Videoüberwachung und -aufzeichnung kann durch die Erhöhung des Entdeckungsrisikos einen Beitrag dazu leisten, potentielle Straftäter abzuschrecken. Die Verkehrsunternehmen sollten sich dieser technischen Hilfsmittel daher bedienen, soweit sich derartige Maßnahmen als wirtschaftlich erweisen und eine breite Akzeptanz bei den Fahrgästen ermittelt wurde. Mit der vom Senat eingebrachten und vom Abgeordnetenhaus in seiner 21. Plenarsitzung am 22.11.2007 verabschiedeten Vorlage zur Änderung des ASOG und des Berliner Datenschutzgesetzes wird zudem gewährleistet, dass eine spezielle Rechtsgrundlage für die Datenaufzeichnung und die Nutzung der aufgezeichneten Daten geschaffen wird und die Diskussion über die Rechtmäßigkeit der Videoüberwachung im Bereich der BVG beendet werden kann. Wünschenswert wäre es, wenn die S-Bahn diese Begrenzung (Aufzeichnung nur für 24 Stunden) übernehmen würde.

Der Senat unterstützt die Forderung der Verkehrsunternehmen nach einer Verbesserung der Datengrundlage. Die Polizeiliche Kriminalstatistik, die nach bundesweit einheitlichen Kriterien zu führen ist, sollte zumindest um das Erfassungsmerkmal „ÖPNV“ ergänzt werden. Das Land Berlin wird sich in den entsprechenden Bundesländer-Gremien für eine entsprechende Differenzierung einsetzen.

Die Verkehrsunternehmen weisen zu Recht darauf hin, dass die steigenden Vandalismuszahlen, aber auch die zunehmenden Übergriffe auf das Fahrpersonal kein originäres Problem des öffentlichen Nahverkehrs darstellen, sondern eine Entwicklung widerspiegeln, die im gesamten öffentlichen Raum zu beobachten ist. Dementsprechend belegen die Kundenbefragungen der BVG, dass das Unsicherheitsgefühl der Fahrgäste kaum zwischen dem eigentlichen Bereich der Verkehrsunternehmen und dem Weg zur Haltestelle bzw. zum Bahnhof unterscheidet. Dennoch können die Verkehrsunternehmen hier in ihrem Verantwortungsbereich einen Beitrag insbesondere zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit leisten, indem nicht nur in den Ausbau der Sicherheitstechnik, sondern auch in den Einsatz von mehr Personal investiert wird. Es gibt einen nicht zu vernachlässigenden Anteil an ÖPNV-Kundinnen und -Kunden, der vor allem nach Eintritt der Dunkelheit aufgrund seines Unsicherheitsgefühls auf die Nutzung von Bussen und Bahnen verzichtet. Die Unternehmen sollten daher verstärkt prüfen, ob sich nicht der vermehrte Einsatz von Zug- bzw. Busbegleitpersonal zu diesen Zeiten auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als vorteilhaft erweisen kann.

Der Senat unterstützt seinerseits mehrere Projekte der Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg GmbH (VBB), die dazu beitragen sollen, an wichtigen Verkehrsknotenpunkten die Präsenz von Servicepersonal zu erhöhen. Der VBB hat in Kooperation mit Berliner Jobcentern bereits seit der Fußball-Weltmeisterschaft Langzeitarbeitslose (Beschäftigte mit Mehraufwandsentschädigung - MAE) als Servicekräfte eingesetzt, um Besucher der Stadt an zentralen Bahnhöfen und an den Flughäfen über die weiterführenden Angebote des Berliner Nahverkehrs zu informieren. Dieses Konzept wird seit dem 1. Oktober 2007 in zwei arbeitsmarktpolitisch orientierten Serviceprojekten mit insgesamt 50 Teilnehmern weitergeführt, die – wenn auch z.T. mit begrenzter Wochenstundenzahl – tagsüber an den Schnittstellen der Verkehrssysteme, außerhalb der unmittelbaren Betriebsbereiche der Verkehrsunternehmen tätig sind. Vorrangiges Ziel ist es dabei, Besucher der Stadt an den zentralen Bahnhöfen sowie den Flughäfen besser über den Berliner Nahverkehr zu informieren. Gleichzeitig steigert die Anwesenheit von Personal aber auch die Aufenthaltsqualität sowie das subjektive Sicherheitsempfinden in den Bereichen zwischen den verschiedenen Verkehrsanbietern. Eines der Projekte mit 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, das bisher auf sechs Monate angelegt ist, gilt als Pilotmaßnahme für den geplanten sog. "Öffentlichen Beschäftigungssektor". Sofern sich das Konzept bewährt, wird eine längerfristige Fortsetzung angestrebt.

Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt zu betrachten.

Berlin, den 27.11.2007

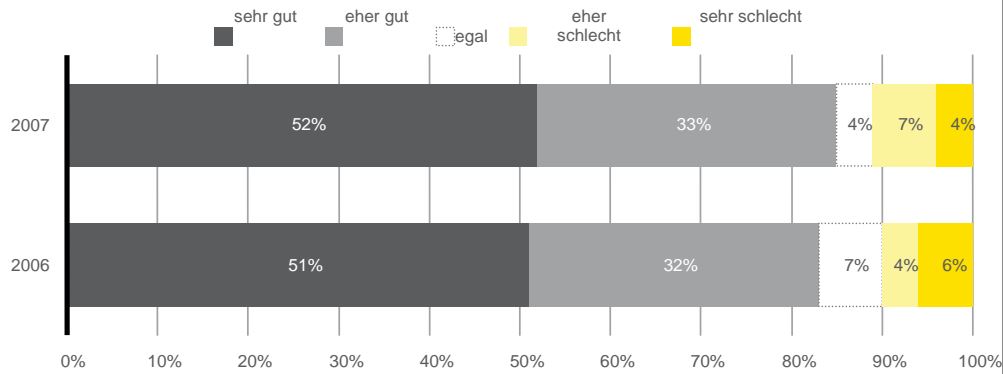
Der Senat von Berlin

Klaus W o w e r e i t
.....
Regierender Bürgermeister

Ingeborg J u n g e – R e y e r
.....
Senatorin für Stadtentwicklung

Anlage 1 (BVG)

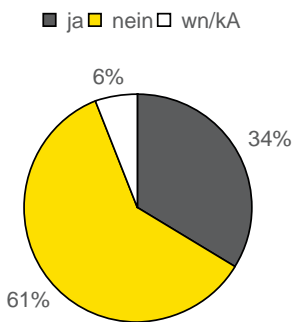
Was halten Sie grundsätzlich von einer flächendeckenden Überwachung der Bahnhöfe durch Videokameras?



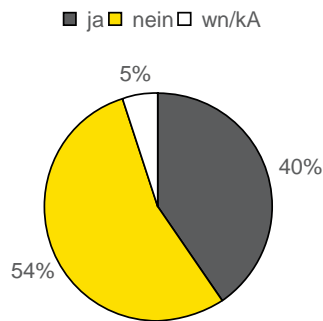
Basis: 1.507 Befragte im April 2007 und 1.501 Befragte im Mai/Juni

Gelöscht:

Hat die Einführung der Videoüberwachung einen Einfluss auf Ihr „Anzeigeverhalten“, d.h. würden Sie einen Vorfall nun eher anzeigen? 2006



Hat die Einführung der Videoüberwachung einen Einfluss auf Ihr „Anzeigeverhalten“, d.h. würden Sie einen Vorfall nun eher anzeigen? 2007



Basis: Nur Befürworter einer längeren Speicherung: 696 Befragte im April 2007 und 720 Befragte im Mai/Juni 2006