

Sitzungsvorlage Nr. VA-154/2021

Verkehrsausschuss

am 21.07.2021



Verband Region
Stuttgart

zur Beschlussfassung

01.07.2021

- Öffentliche Sitzung -

0138-Ö-VA-154/2021

Zu Tagesordnungspunkt 7

Sicherheit in der S-Bahn und in deren Umfeld

u. a. Anträge der CDU/ÖDP-Fraktion vom 09.10.2020, Antrag der SPD-Fraktion vom 12.10.2020 und Antrag der FDP-Fraktion vom 18.10.2019

I. Sachvortrag:

Anträge (Anlage 1)

Antrag	Beschlussfassung im Zuge der Haushaltsberatung
Antrag der FDP vom 18.10.2019: Sicheres Abteil S-Bahn – Redesign	Die Geschäftsstelle prüft, mit welchen Maßnahmen die objektive und subjektive Sicherheit in der S-Bahn verbessert werden kann.
Antrag der SPD vom 12.10.2020: Mehr Sicherheit für Frauen in S-Bahnen	Zustimmung zur Intention der Anträge, verbunden mit dem Umsetzungsvorschlag, in den Ergebnishaushalt vorsorglich zusätzliche Mittel für die Umsetzung von weiteren Bestreifungen in Höhe von 125.000 € und in die mittelfristige Finanzplanung für die Verbesserung und Erneuerung von Videoüberwachungsanlagen in Höhe von 2 Mio. € einzustellen. Die Mittel 2021 werden mit einem Sperrvermerk versehen, der nach Vorliegen eines Berichts zu den angesprochenen Sicherheitsthemen vom VA entsperrt werden kann.
Antrag der CDU/ÖDP vom 09.10.2020: Subjektives Sicherheitsgefühl in den S-Bahnen und an den Stationen verbessern	In Abhängigkeit vom Bericht kann vom Gremium entschieden werden, welche Maßnahmen konkret umgesetzt werden
Antrag der CDU/ÖDP vom 09.10.2020: Verhinderung von Graffiti an Fahrzeugen der S-Bahn	Zustimmung.

Über die Sicherheit bei der S-Bahn wurde neben Einzelaspekten und dem Bericht über die S-Bahn-Qualität u. a. im Verkehrsausschuss vom 20. November 2019 mit der Vorlage VA-020/2019 berichtet. Für die Sicherheit der Reisenden bei der S-Bahn sind die Eisenbahnunternehmen in ihrer jeweiligen Sparte verantwortlich. Den „Fahrenden Verkehr“ verantwortet DB Regio und die Abläufe an den Bahnhöfen und Haltepunkten DB Station&Service AG. Sie arbeiten beim Einsatz des eigenen Sicherheitspersonals zusammen und kooperieren mit der Bundes- und Landespolizei sowie den kommunalen Ordnungsdiensten. Durch eine flexible Einsatzplanung der Sicherheitskräfte kann kurzfristig die Kontrolldichte in auffälligen Hotspotbereichen erhöht werden.

Die Fahrgäste bewerten die Sicherheit in den Jahren 2019 und 2020 auf Basis von Schulnoten (1-6) jeweils mit der gleichen Note (2,0) und somit besser als den vereinbarten Zielwert von 2,5. Diese Feststellung bestätigen auch die Zahlen der Ereignisdatenbank der DB zur Konzernsicherheit. Die dort hinterlegten Vorfälle im Zeitraum Mai 2020 bis Mai 2021 befinden sich auf dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. 77% der Vorfälle entfallen dabei auf Vandalismus und Sachbeschädigungen.

Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste

Neben der regelmäßigen Präsenz von Sicherheits- und Ordnungsdiensten (SOD) werden im Stuttgarter S-Bahn-Netz zur Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit nach Auskunft der DB AG derzeit folgende Maßnahmen verfolgt:

- Schwerpunktkontrollen Mund-Nase-Bedeckung während der Corona-Maßnahmen mit Behörden
- Erhöhung der Präsenz der DB Sicherheit während der Corona-Maßnahmen
- Fahndungs- Kontrolltage durch die Landes- und Bundespolizei im Kontext von Fahrscheinkontrollen
- Gemeinsamer Aktionstag „Frauen im ÖPNV“ mit Behörden
- Lagebedingte Bestreifung durch SOD (Veranstaltungen, Demos, Schwerpunkte nach Vorfällen)
 - o an den Endbahnhöfen im S-Bahn-Nachtverkehr
 - o Begleitung der Prüfdienst-Mitarbeiter täglich am Abend/morgens am Wochenende
- Bildung von Ordnungspartnerschaften mit Bundespolizei, Landespolizei und Ordnungsamt
- Beim Erkennen von kriminellen Handlungen und Schwerpunkten → Bildung einer „Taskforce“

Zudem führt der DB Konzern bundesweit gezielte Kampagnen und Beteiligungsformate durch. Hierzu zählen insbesondere Präventionsarbeit an Stationen, Schulen und Kindergärten und Anbringen von Bannern (Gefahren der Oberleitung, Gleisüberschreitungen). Entsprechende Formate kommen daher auch regelmäßig bei der S-Bahn in der Region Stuttgart zum Einsatz.

Einsatz von Videokameras an den Bahnsteigen

Neben der Strafverfolgung steht hier besonders der Aspekt der Prävention im Vordergrund. Erfahrungen mit Videoüberwachung im öffentlichen Raum belegen diese Tatsache. Eine geeignete Information z. B. mit Hinweisschildern unterstützt den Effekt bezogen auf potenzielle Täter und verbessert gleichzeitig das Sicherheitsgefühl der Reisenden vor Ort. Derzeit sind an allen S-Bahnsteigen Videokameras vorhanden (i. d. R. mindestens zwei pro Bahnsteigkante), die bis heute folgende Funktionen erfüllen:

Betriebsführung S-Bahn: Durch eine Anbindung des Regionalen Ansagers wird das Bahnsteigbild unmittelbar unterstützend zur Reisendeninformation und -lenkung eingesetzt, gleichzeitig erfolgt eine Übertragung an die 3-S-Zentrale. Bei Abweichungen vom Regelfahrplan kann der Regionale Ansager unterstützt durch das Kamerabild erkennen, welcher Zug wann wo einfährt und über diese Fahrplanabweichungen per Lautsprecherdurchsage die Reisenden informieren.

Strafverfolgung: Zur Strafverfolgung kann die Bundespolizei auf die Videoaufzeichnungen zurückgreifen. Die Regelspeicherzeit beträgt 48 Stunden. Ohne besondere Vorkommnisse wird die Videodatei danach wieder überschrieben.

Um beide Funktionalitäten (Betriebsführung inkl. Lautsprecherdurchsagen; Strafverfolgung) gewährleisten zu können, entschied man sich dazu, sowohl die Beschallung der Bahnsteige als auch die Videoüberwachung gemeinsam an die Netzwerkinfrastruktur der Fahrgastinformationsanlagen anzuschließen.

Die beschriebene Videotechnik muss aufgrund des Alters und nach Aussage von DB Station&Service aufgrund neuer IT-Sicherheitsvorgaben erneuert werden. DB Station&Service hat signalisiert, dass es zur Abdeckung des betrieblichen Aspektes ihrerseits an den meisten Stationen keiner Kameras mehr bedarf, da diese Aufgabe durch das neue System der Reisendeninformation „IRIS+“ auch ohne Kameras sichergestellt werden kann. In Abstimmung mit der Bundespolizei sieht die DB daher den Ersatz des Videosystems aus Strafverfolgungsgründen nur noch an folgenden Stationen als notwendig an: Stuttgart Hauptbahnhof, Stuttgart Flughafen/Messe, Stuttgart Feuersee, Stuttgart Neckarpark, Stuttgart Schwabstraße, Stuttgart Stadtmitte, Bad Cannstatt.

An allen anderen S-Bahn-Stationen müssten die Kosten für eine Erneuerung der Videotechnik und deren Betrieb vom Aufgabenträger übernommen werden. Würde man sich dabei an den Ausstattungsvorgaben gemäß den Empfehlungen der Bundespolizei orientieren, schätzt DB S&S die Investitionskosten pro Station auf 75.000 bis 100.000 €. Dies liegt u.a. daran, dass die Empfehlungen der Bundespolizei eine deutlich großräumigere Ausleuchtung als bisher vorsieht (bspw. durch die Überwachungen der Bahnsteige für Fern- und Regionalverkehr und in den Personenunterführungen). Auf Basis dieses Ansatzes würde man an allen S-Bahn-Stationen den gleichen Standard vorhalten wie beispielsweise an dem deutlich exponierteren und größeren Stuttgarter Hauptbahnhof oder der hochfrequentierten Station „Stadtmitte“. Diesen Ausstattungsstandard, insbesondere die damit verbundenen Investitions- und Betriebskosten, empfindet die Geschäftsstelle als vergleichsweise hoch gegriffen. Dies nicht zuletzt aufgrund der positiven Erfahrungen mit den bisherigen Kameras, weshalb bezogen auf die Funktionalität „Strafverfolgung“ die Geschäftsstelle den 1:1-Ersatz des bisherigen Kamerasystems als ausreichend erachtet. Zur Ermittlung des Kostenrahmens für die mögliche Erneuerung des Kamerasystems in der heutigen Ausprägung bedarf es zuallererst einer Machbarkeitsstudie:

Durch die Machbarkeitsstudie sollen nun die technischen Voraussetzungen und der Kostenumfang für einen 1:1-Tausch der aktuell vorhandenen Videotechnik auf zugelassene DB Videotechnik geprüft werden. Die Kameraanzahl und -standorte werden dabei nicht verändert. Hierzu sollen 8 Stationen entlang der S5 (Bietigheim-Bissingen, Tamm, Asperg, Ludwigsburg, Kornwestheim, Zuffenhausen, Feuerbach, Nordbahnhof) genauer untersucht werden. Ergänzend erfolgt eine technisch bewertete Skalierung der individuellen Stationsergebnisse der S5 auf Basis von Vergleichsstationen für das gesamte S-Bahn-Netz.

Folgende Punkte sind Bestandteil der Machbarkeitsstudie:

- Überprüfung der Kabelinfrastruktur und Videotechnik vor Ort
- Sichten und Prüfen vorhandener Bestandsunterlagen
- Vorhandene TK-Räume/Serverschränke müssen auf zurückzubauende Technik sowie den Platzbedarf für die neuzubauende Technik geprüft werden
- Überprüfung DB WAN Anbindung
- Abstimmung zu Konzeption mit der Zentrale
- Abstimmung zu Vorgaben mit den Fachbereichen der DB
- Erstellung der Kostenschätzung (Investitions- und jährliche Betriebskosten)

Bereits bekannte technische Voraussetzungen:

- Erhöhung der Aufzeichnungsqualität (4K Auflösung / aktuell Full HD) und Aufzeichnungsdauer (10 Tage / aktuell 2 Tage)
- Aufzeichnungstechnik muss in separat gesichertem Schrank untergebracht werden
- Betriebsführung, welche die Funktionsfähigkeit der Kameras sicherstellt, ist erforderlich

Die Kosten der Studie belaufen sich auf rund 60.000 € netto.

Zusätzliche Bestreifung am Abend und in der Nacht

Der Verkehrsvertrag sieht für die Bestreifung der Bahnsteige und durch die Stuttgarter-S-Bahn-Züge ein Leistungskontingent von rund 1.500 Doppelstreifen p.a. vor (entspricht 580 Leistungsstunden pro Woche). Die DB Regio hat dieses Kontingent auf freiwilliger Basis und auf eigene Kosten auf derzeit ca. 2.124 Doppelstreifen aufgestockt (entspricht 796 Leistungsstunden pro Woche). Diese freiwillige Überfüllung des Verkehrsvertrags zeugt davon, dass der DB Regio das Thema Sicherheit wichtig ist und dazu auch bereit ist, hier einen eigenen Beitrag im Sinne einer sicheren und saubereren S-Bahn zu leisten. Ein dauerhafter Anspruch auf diese freiwillige Überfüllung des Verkehrsvertrags besteht jedoch nicht. Im Zuge der Haushaltsberatung wurde die Geschäftsstelle beauftragt, ein Angebot über die Aufstockung der Bestreifung in Höhe von rund 125.000 € einzuholen.

Unter Berücksichtigung des genannten Kostenrahmens schlägt DB Regio die Erhöhung der Bestreifung insbesondere in den S-Bahn-Außenbereichen außerhalb der Stammstrecke an 2 Werktagen (Fr, Sa) in der Zeit von 16 bis 3 Uhr vor, wobei das Einsatzgebiet kurzfristig und temporär an die Sicherheitslage angepasst werden kann.

Unter diesen Rahmenbedingungen kann die Bestreifung für das Restjahr 2021 (01.08.2021 bis 31.12.2021) um 3 zusätzliche Doppelstreifen (entspricht 6 Mitarbeitern und 132 Leistungsstunden pro Woche) für 93.000 € und für die Folgejahre für 2022 um 2 Doppelstreifen (entspricht 4 Mitarbeitern und 88 Leistungsstunde) für 141.000 € erhöht werden.

Ziel der Region und DB Regio ist, durch die Bestreifung und die vorhandene Videoüberwachung in den S-Bahn-Fahrzeugen einen einheitlich hohen Sicherheitsstandard über den ganzen Zug zu schaffen, weshalb im Rahmen der Diskussion und der Beschlussfassung des Redesigns der S-Bahn-Fahrzeuge (siehe u. a. VA-

107/2020 des Verkehrsausschusses vom 20.11.2020) von einer darüber hinausgehenden Ausweisung besonders sicherer Bereiche abgesehen wurde.

Graffiti

Bundesweit hat die Zahl der illegalen Graffiti an Zügen, Bahnhöfen und Anlagen der Deutschen Bahn zugenommen. 26.178 Fälle registrierte das Unternehmen 2020, das sind rund vier Prozent mehr als im Vorjahr. Der finanzielle Schaden ging um rund drei Prozent zurück auf 12,6 Millionen Euro. Dass der finanzielle Schaden durch Graffiti gesunken ist, führt die Bahn u. a. auf besseren Schutz für Gebäude und Züge, wie Lacke und Folien, zurück. Damit das Wirken illegaler Sprayer nicht zur Nachahmung anregt, wird stets die schnelle Beseitigung veranlasst. Neben den Kosten für die Graffiti-Beseitigung ist noch auf die Gefahr für die oft jugendlichen Sprayer durch den Bahnbetrieb hinzuweisen – etwa durch rollende Züge, durch Hochspannung in Oberleitungen oder die Sogwirkung vorbeifahrender Züge. Diese Risiken wurden von Sprayern in der Vergangenheit leider wiederholt falsch eingeschätzt und haben dann in der Folge zu teilweise tragischen Unfällen geführt. Dabei sind Graffiti-Sprayer überwiegend in den Ballungsräumen aktiv. Die DB AG setzt zu ihrer Verfolgung spezielle Sicherheitsteams ein, die im Jahr 2020 fast 800 Täter vor Ort der Bundespolizei übergeben konnten.

Im Gegensatz zum Bundesgebiet hat in der Region Stuttgart nicht nur die Anzahl der illegalen Graffiti, sondern auch die Höhe der Sachschäden durch Graffiti und Schmierereien bei der S-Bahn von 2019 mit 1,146 Mio. Euro um etwa 4 Prozent auf 1,196 Mio. Euro 2020 zugenommen (siehe Tabelle 1).

Jahr	Anzahl Fahrzeuge	Fläche in m ²	Schadenshöhe in Euro
2015	686	19.088	668.098
2016	743	21.690	759.150
2017	731	22.628	791.980
2018	927	39.282	864.204
2019	1.216	52.135	1.146.970
2020	1.365	54.363	1.195.986
2021	498	10.213	224.686

Tabelle 1: Entwicklung der Schadenshöhe durch illegale Graffiti im Stuttgarter S-Bahn-Netz

(Anmerkung: Daten für 2021 bis 15. Juni; seit 01.01.2021: Aufnahme neben Flächengraffiti auch Schriftzüge und Dachverkleidung)

Im Hinblick auf eine beinahe Verdopplung der Kosten zur Schadensbeseitigung von 2015 bis 2020 kommt daher auch bei der S-Bahn Stuttgart als Pilotprojekt eine „Mobile Graffiti Gruppe“ (MGG) zum Einsatz mit dem Ziel, Graffiti- und Vandalismusschäden an den abgestellten S-Bahnen und Zügen der DB AG in den Abstellanlagen nach Möglichkeit zu verhindern und in Zusammenarbeit mit der Bundes- bzw. Landespolizei Täter auf frischer Tat zu stellen, um eine Strafverfolgung zu ermöglichen. Zum Einsatz durch die speziell geschulten Mitarbeiter kommt dabei moderne Überwachungstechnik und -sensorik. Gleichzeitig werden sowohl die nachträglich festgestellten Sachbeschädigungen in der Werkstatt als auch in den Abstellanlagen vor Ort nach Möglichkeit zur Strafverfolgung dokumentiert. Die bisherige Bilanz ist positiv und es konnten

neben der Verhinderung einer ganzen Reihe von Spray-Versuchen mehrere Täter an unterschiedlichen Abstellanlagen gefasst und überführt werden.

Das Team der MGG besteht derzeit aus 4 Mitarbeitern, um die teilweise weitläufigen Einsatzstellen an den Abstellanlagen flächendeckend absichern zu können. Eine Aufstockung der MGG ist seitens der DB Regio derzeit nicht vorgesehen. Folglich wären die jährlichen Kosten für zusätzliche Teams von rund 537.000 Euro pro Team von der Region zu tragen.

Damit geht die DB AG also sehr entschieden gegen illegale Graffiti vor, stellt Graffiti in legaler Kunstform aber selbstverständlich nicht in Frage. So halten sich Reisende in künstlerisch gestalteten Bahnhöfen gerne auf. Die Kundenzufriedenheit ist höher und es wird ein deutlicher Rückgang von Vandalismus und illegalen Graffiti verzeichnet. Dies ist auf eine Art Ehrenkodex zurückzuführen, der das Übermalen von Graffiti anderer Sprayer verbietet. Deshalb unterstützt die Deutsche Bahn verstärkt diese Verschönerungsaktivitäten. So haben mehrere Künstlerinnen und Künstler der Stuttgarter Sprayer-Szene im Rahmen eines Kunstprojekts den Stuttgarter Bonatzbau in eine Graffiti-Galerie verwandelt. Ebenso wurden in jüngster Zeit u. a die Bahnhöfe Kornwestheim, Asperg, Feuerbach, Vaihingen, Fellbach, Winnenden, Zuffenhausen, Mettingen und Untertürkheim mit Street Art versehen. Auf die Kunstwerke wird zum Schluss noch eine Zwei-Komponenten-Schutzschicht aufgetragen, die es ermöglicht, oberflächliche Schmierereien oder Verschmutzungen zu entfernen, ohne das Bild zu beschädigen.

II. Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis
2. Der Verkehrsausschuss stimmt der Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum Nachfolgesystem des Videosystems an den S-Bahnsteigen in Höhe von 60.000 € zu.
3. Der Verkehrsausschuss stimmt der Ausweitung der Bestreifung unter den im Sachvortrag genannten Konditionen für 93.000 Euro im Jahr 2021 und für 141.000Euro im Jahr 2022 zu. Der Sperrvermerk für die hierfür im Haushaltsjahr 2021 vorgesehenen Mittel wird aufgehoben. Die erforderlichen Mittel für die kommenden Jahre werden in die Haushaltsplanung 2022 und in die mittelfristige Finanzplanung aufgenommen.
4. Die in Anlage 1 genannten Anträge werden als erledigt erklärt.

Anlage(n):

- 1 Anträge der Fraktionen