

Leven, J.; Langescheid, T.; Gerlach, J.

# Sicherheitskonzepte im ÖPNV

## Handlungsräume zur Gefahrenminderung bei Großveranstaltungen

Unvorhergesehene Ereignisse im ÖPNV können den Betriebsablauf erheblich beeinträchtigen und zu großen Schäden führen. Zu nennen sind insbesondere Unfälle, Brände und Explosionen, aber auch Terrorismus, Naturereignisse oder Pandemien, die teils schwere Folgen haben können. Derartige Ereignisse sind auch in Deutschland keinesfalls selten, wobei selbst schwere Straftaten in Form von Anschlägen mit Spreng- und Brandvorrichtungen gegen den ÖPNV zu verzeichnen sind – offizielle Statistiken sind Verschlusssache. Die Folgen reichen von schweren Personen- und Sachschäden über Störungen des Betriebsablaufes, straf- und zivilrechtlichen Konsequenzen, Vertrauensverlust des Kunden und Einnahmeausfällen bis hin zu Wettbewerbsnachteilen.

Um diese Folgen zu vermeiden, ist „ein ganzheitliches Sicherheitskonzept anzustreben“, heißt es in der 2008 überarbeiteten Fassung der VDV Mitteilung 7018 (VDV Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen – Safety und Security). Die Sinnhaftigkeit und Ausgestaltung eines Sicherheitskonzeptes hängen entsprechend des Fazits der Mitteilung nicht von der Größe des Unternehmens ab. Das Sicherheitskonzept sei dabei ein Instrument für den Entlastungsnachweis für Unternehmer und Betriebsleiter. [1] Während Safety den Schutz von Objekten oder Personen vor fahrlässiger oder zufälliger Schädigung durch betriebliche oder technische Gefahren oder Naturereignisse beschreibt, wird unter Security der Schutz von Objekten oder Personen vor absichtlicher Schädigung durch Regelverletzung, Ordnungswidrigkeiten und Straftaten verstanden [1]. Insbesondere im Bereich Safety leisten die Verkehrsunternehmen große Anstrengungen. Die Basis für Sicherheitskonzepte sind Risikoanalysen, auf dessen Grundlage Maßnahmen abgeleitet werden. Diese Maßnahmen können in vier Bereiche eingeteilt werden: organisatorische, personelle, bauliche und technische Maßnahmen. [1]

Bei den folgenden Erhebungsergebnissen eines Forschungsprojektes liegt der Fokus auf organisatorischen und personellen Maßnahmen. Zunächst wird kurz auf den Kontext einer erfolgten Befragung eingegangen und die Datengrundlage beschrieben. Nach einer Beschreibung des Soll-Zustandes anhand der Skizzierung einiger ausgewählter Empfehlungen werden die Befragungsergebnisse der Verkehrsunternehmen den Zielen gegenübergestellt, um auf der Grundlage gewonnener Erkenntnisse Handlungsfelder abzuleiten.

## Bundesweite Befragung im Rahmen des Forschungsprojektes VeRSiert

Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderte Projekt „VeRSiert“ (Vernetzung von Nahverkehrsgesellschaften, Einsatzkräften, Veranstaltern und Fahrgästen für Sicherheit im Öffentlichen Personennahverkehr bei Großveranstaltungen), wird im Rahmen des Programms „Forschung für die zivile Sicherheit“ als Teil der High-Tech-Strategie noch bis April 2011 gefördert. Weitere Informationen können der Internetseite [www.versiert.info](http://www.versiert.info) entnommen werden.

Im Jahr 2009 wurde im Rahmen dieses Forschungsprojektes als ein Projektbaustein eine Befragung bei 440 Verkehrsunternehmen und 188 Kommunen mit über 50.000 Einwohnern

durchgeführt. Thema dieser Befragung war die Sicherheit im ÖPNV bei Großveranstaltungen.

Die Schwerpunkte der Befragung bildeten z. B. Angaben

- zur Unternehmensstruktur,
- zum Kommunikationsprozess bei der Planung von Großveranstaltungen,
- zu Security-Maßnahmen (organisatorisch, personell) und
- zu Security-Maßnahmen aus den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, betriebliche Weiterbildung und Präventionsprojekte.

Dieser Beitrag geht auf die Themenbereiche „Kommunikation und Kooperation zwischen Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren“ ein und zeigt die Umsetzungsrealität von personellen und organisatorischen Maßnahmen bei den Verkehrsunternehmen.

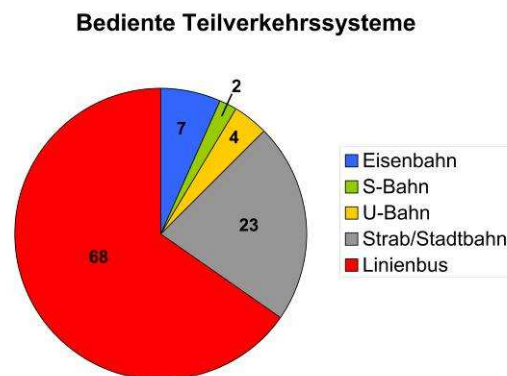
## Datengrundlage und Aussagekraft der Ergebnisse

Als Datengrundlage lagen von 74 Verkehrsunternehmen aus 13 Bundesländern Angaben vor, die hier aus verständlichen Gründen in zusammengefasster Form wiedergegeben werden. Die teilnehmenden Verkehrsunternehmen repräsentieren (Bezugsjahr 2007, [2])

- bezüglich der Fahrleistung der Linienbusse rund 25 % der Betriebsleistung der Sparte Bus, die in den Mitgliedsunternehmen des VDV (2008) erbracht wird,
- in Bezug auf die Gesamtzahl der Mitarbeiter/innen 30 % der Mitarbeiter/innen, die in den Mitgliedsunternehmen des VDV organisiert sind und
- in Bezug auf die Mitarbeiter/innen im Fahrdienst 30 % dieser Mitarbeitergruppe, die in den Mitgliedsunternehmen des VDV organisiert sind.

Einen Einblick in die Struktur der an der Befragung beteiligten Verkehrsunternehmen geben Abb. 1 und Tab. 1. Abb. 1 zeigt, dass in fast allen beteiligten Unternehmen Linienbusse im Einsatz sind. Knapp ein Drittel betreiben Straßen- oder Stadtbahnen. Tab. 1 stellt die Verteilung der Verkehrsunternehmen nach Betriebsgröße (Gesamtzahl der Mitarbeiter/innen) dar.

Diese Zahlen zeigen, dass die ÖPNV-Unternehmen, die an der Befragung teilgenommen haben, einen relevanten Anteil des ÖPNV in Deutschland repräsentieren. Angemerkt werden muss, dass entsprechend der Fokussierung auf Großveranstaltungen in der Stichprobe kleine Verkehrsunternehmen sowie die Mehrheit von kleinen Omnibusunternehmen unterrepräsentiert sind. Die Deutsche Bahn AG wurde darüber hinaus nicht befragt.



**Abb. 1: Teilverkehrssysteme der an der Befragung beteiligten Verkehrsunternehmen (Mehrfachnennungen)**

**Tab. 1: Betriebsgröße (Gesamtzahl der Mitarbeiter/innen) der an der Befragung beteiligten Verkehrsunternehmen**

Summe Mitarbeiter/innen Gesamt	Anzahl Verkehrsunternehmen
Weniger als 50	11
51 - 100	11
101 - 200	17
201 - 400	8
401 - 800	15
801 - 1.600	3
Mehr als 1.600	9

## **Vorhandene Empfehlungen zum Thema Security und ÖPNV**

Neben der VDV-Mitteilung 7018 existieren weitere Empfehlungen, die aufgrund ihrer Einstufung als Verschlussache nicht allen Unternehmen bekannt sein dürften. Dies ist z. B. die „Rahmenkonzeption Umsetzung der Handlungsempfehlungen zur Aufklärung und Beratung von Betreibern des Öffentlichen Personenverkehrs zur Früherkennung geplanter Anschläge“ aus dem Jahr 2005, die bei begründetem Interesse beim jeweiligen Innenministerium angefordert werden kann.

Im Folgenden sind ausgewählte Beispiele von organisatorischen und personellen Maßnahmen aus der VDV-Mitteilung 7018 aufgeführt, die ÖPNV-Unternehmen im Rahmen von Maßnahmenplänen aufgreifen könnten/sollten:

- Erhebung des Lagebildes und Umsetzung der Erkenntnisse in Einsatzvorgaben,
- Einrichtung einer Aufbauorganisation für Security und für Notfälle/Krisen,
- Einrichtung von Leit- und/oder Einsatzstellen,
- Vorhalten von Kommunikationsmöglichkeiten und Notfallausrüstungen,
- Erstellen von Notfallplänen und Evakuierungskonzepten,
- Durchführung von (regelmäßigen) Notfallübungen mit Einsatzkräften, Verkehrsunternehmen,
- Abstimmung und Vernetzung mit Sicherheitsbehörden,
- Sicherheitsüberprüfung von Mitarbeitern,
- interne Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit,
- Sensibilisierung von Fahrgästen,
- Einsatz von Sicherheitsdienst / Fahrkartenprüfdienst / Betriebsdienst / Servicepersonal,
- anforderungsgerechte Auswahl und Ausbildung der Mitarbeiter,
- regelmäßige Fortbildung und anforderungsgerechte Ausrüstung der Mitarbeiter [1].

Ein Ziel der Befragung der Verkehrsunternehmen war es, in Teilbereichen zu ermitteln, ob, wie und in welcher Intensität diese Empfehlungen in deutschen Verkehrsunternehmen bereits umgesetzt werden.

## **Kommunikation von Verkehrsunternehmen mit den Kommunen, Veranstaltern und Sicherheitsbehörden**

Verkehrsunternehmen verfügen über viele in der Praxis bewährte Konzepte. Die fachliche Qualifikation und die entsprechende Kompetenz der Mitarbeiter/innen bewegen sich auf

einem hohen Niveau [1]. Die Entwicklungen der Sicherheitslage erfordern eine regelmäßige Auseinandersetzung mit den Themen Safety und Security mit dem Ziel, den Blick auf mögliche Gefährdungspotentiale, Schadensereignisse und Gefahren zu schärfen.

Eine Herausforderung stellen in diesem Zusammenhang Großveranstaltungen dar. Diese sind, wie die Befragung der Kommunen gezeigt hat, ein häufig vorkommendes Ereignis und müssen auch unter Sicherheitsgesichtspunkten besondere Berücksichtigung finden.

In 62 der 188 befragten Kommunen wurden 262 Großveranstaltungen im Jahr 2008 durchgeführt (ohne Bundesligaspiele). Die Großveranstaltungen wurden von 72 Millionen Gästen besucht. Tab. 2 gibt einen Überblick über die verschiedenen Veranstaltungsarten nach Kategorien und ihrer Teilnehmerzahl.

Mit über 50 % der Nennungen kommen Stadtfeste besonders häufig vor und wurden im Jahr 2008 von 56,9 Mio. Menschen besucht. Zu der Kategorie Stadtfeste gehören z. B. Straßenfeste, Volksfeste, Weihnachtsmärkte oder Karneval/Fasching. An zweiter Stelle wurden zu 29 % Sportveranstaltungen benannt. Der größere Anteil (17,6 %) war dabei eher zuschauerorientiert (z. B. Fußballspiele/Public Viewing, Motorsport, Tennis, Segeln oder Straßenradrennen). Im Unterschied hierzu gehören zu den teilnehmerorientierten Großveranstaltungen z. B. Massenläufe oder Massenwanderungen. In geringem Umfang benannten die Kommunen auch Demonstrationen als Großveranstaltungen.

**Tab. 2: Benannte Großveranstaltungen im Jahr 2008**

Veranstaltungsarten	Häufigkeit	Teilnehmer/ Besucher in Mio.	Durchschnittliche Teilnehmer/ Besucher in Tsd.
Stadtfeste	141	56,9	400
Sportveranstaltungen (zuschauerorientiert)	46	9,5	128
Sportveranstaltungen (teilnehmerorientiert)	28		
Konzerte	22	5,4	132
Andere kulturelle Großveranstaltungen	19		
Sonstige (Demo, Ausstellungen, Messen)	6	0,2	33
Gesamt	262	72	-

Großveranstaltungen erfordern lange im Vorfeld einen intensiven organisatorischen und kommunikativen Austausch zwischen verschiedenen Akteuren (Kommune, Veranstalter, Sicherheitsbehörden und Verkehrsunternehmen). Abstimmungsspannen, veraltete Pläne, immer kürzere Genehmigungsphasen, politische Einflussnahme, unklare Zuständigkeiten, nicht erreichbare Verantwortliche bei Veranstaltern und externen Sicherheitsdiensten – um nur einige zu nennen – sind Probleme, die dabei vorkommen können.

Im „Normalbetrieb“ wirken sich solche Probleme nicht gravierend aus, bei Notfällen oder Krisen sind jedoch schwerwiegendere Folgen denkbar. Dabei verfügen Kommunen selbst selten über veranstaltungsspezifische Notfall- und Krisenpläne, in denen z. B. konkrete Schadensereignisse durch Szenarien berücksichtigt sind. 73,1 % der Kommunen gaben an, für Ereignisse wie Sturm oder Hagel, Bombendrohung oder Anschlag, Amoklauf, Brände oder technische Störungen im Rahmen der Vorbereitung von Großveranstaltungen keine Pläne vorzuhalten. Dieses ist ein bemerkenswertes Ergebnis.

Ein Teilbereich der oben beschriebenen Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPV befasst sich mit dem Themenkomplex Kommunikation und Abstimmung. Im Rahmen der Befragung der Verkehrsunternehmen wurde die Zufriedenheit mit der Kommunikation im Rahmen der notwendigen Abstimmungen mit den Akteuren thematisiert. Für die Auswertung wurden die Verkehrsunternehmen in zwei Gruppen eingeteilt (Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) <250 Mitarbeiter/innen und große Verkehrsunternehmen ab 250 Mitarbeitern/innen). Die folgenden Prozentangaben beziehen sich jeweils auf 40 KMU und

34 große Verkehrsunternehmen. Die Abb. 2 bis 6 geben einen Einblick in die Strukturen und die Zufriedenheit bei der Kommunikation mit den Kommunen im Zusammenhang mit Großveranstaltungen. Abgebildet sind die jeweiligen prozentualen Zustimmungen zu verschiedenen Aussagen, getrennt nach KMU und großen Verkehrsunternehmen (VU).

Es besteht bei den Verkehrsunternehmen ein großer Wunsch, von Beginn an in die Planungen von Großveranstaltungen eingebunden zu werden und dabei regelmäßig und eng mit der Kommune zu kooperieren (Abb. 2 und 3). Rund 68 % der KMU und 77 % der großen Verkehrsunternehmen kommunizieren intensiv mit den Kommunen (Abb. 4). Insbesondere große Verkehrsunternehmen verfügen über feste Strukturen für den Abstimmungsprozess (79,4 %) (Abb. 5). Standardkommunikationsmittel sind neben Meetings das Telefon, Fax und E-Mail. Webbasierte Arbeitsplattformen oder ein gemeinsames Intranet oder Extranet kommen sehr selten zum Einsatz, wie die Befragung bei den Kommunen gezeigt hat. Für KMU besteht die gute strukturelle Vernetzung mit den Kommunen im Vergleich zu den großen Unternehmen deutlich weniger (z. B. in Form von festen Arbeitsgruppen).

Fast die Hälfte aller KMU und mehr als jedes dritte große Verkehrsunternehmen gibt an, dass die Abstimmungen und die Kommunikation mit der Kommune und weiteren Akteuren bei der Vorbereitung von Großveranstaltungen intensiviert werden müssten (Abb. 6). Diese Aussagen weisen auch unter Berücksichtigung der meist fehlenden kommunalen Pläne für reagierende Maßnahmen auf unvorhergesehene Ereignisse auf ein deutliches strukturelles Optimierungspotential hin, das neben Verbesserungen im Betriebsablauf vor allem die Abstimmung und Koordination für den Bereich Security betrifft.

## **Umsetzungsrealität von Security-Maßnahmen**

Im Rahmen der Befragung sollten die Verkehrsunternehmen vorhandene organisatorische und personelle Maßnahmen im Unternehmen benennen. Hierbei standen die Antwortmöglichkeiten „Ja, trifft zu“, „In Planung“, „Nein, trifft nicht zu“ und als weitere Antwortmöglichkeit „Es besteht kein Bedarf“ zur Verfügung. Die Angaben sind hier aus Gründen der Übersichtlichkeit zusammengefasst dargestellt. Zusätzlich sind die Verkehrsunternehmen in KMU und große Verkehrsunternehmen eingeteilt. Für den Bereich der organisatorischen Strukturen hat die Befragung die im Folgenden beschriebenen Ergebnisse gezeigt (Abb. 7 bis 17).

Die befragten ÖPNV-Unternehmen sind im Regelfall an Leitstellen angeschlossen. Über 90 % der großen und 75 % der kleinen und mittleren Unternehmen gaben an, über eine ständig besetzte Leitstelle zu verfügen (Abb. 7). Im Regelfall verfügen die Unternehmen heute über sichere Kommunikationsmöglichkeiten (Funk). KMU und große Verkehrsunternehmen unterscheiden sich dabei wenig (Abb. 8).

62 % der großen Verkehrsunternehmen gaben an, über einen Security-Beauftragten zu verfügen. In KMU ist dies selten der Fall, hier gaben nur 20 % der KMU an, über eine feste Person zu verfügen, die für den Themenbereich Security zuständig ist (Abb. 9). Diese Angaben korrespondieren mit den Angaben zur Aufbauorganisation. Eine betriebliche Struktur für den Bereich Security ist kaum verfügbar. Rund ein Drittel der großen Verkehrsunternehmen gaben an, über eine entsprechende betriebliche Struktur zu verfügen. In KMU ist diese Struktur praktisch nicht verfügbar (Abb. 10).

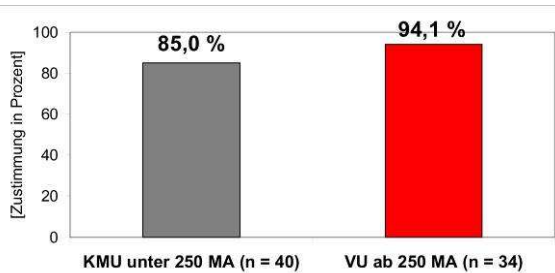


Abb. 2: Wunsch nach Einbindung in Planungen von Beginn an

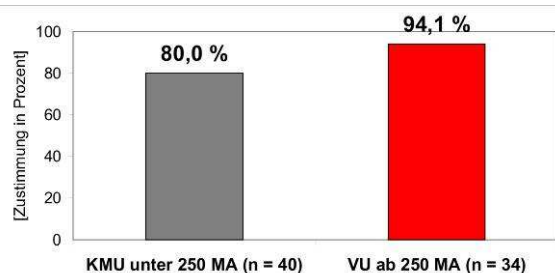


Abb. 3: Aussage: Wunsch nach regelmäßiger enger Kooperation

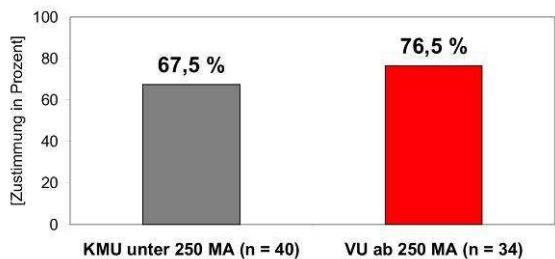


Abb. 4: Aussage: Eine intensive Kommunikation mit der Kommune findet statt

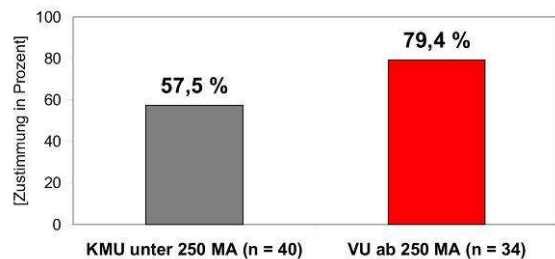


Abb. 5: Aussage: Es bestehen feste Strukturen der Kommunikation

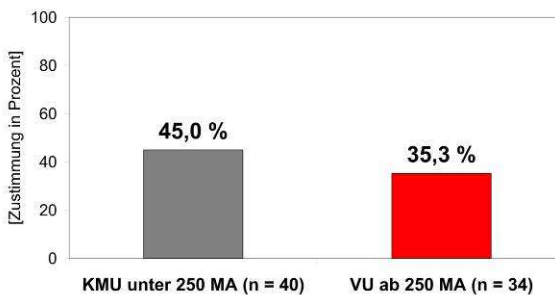


Abb. 6: Aussage: Weitere Abstimmungen mit der Kommune wären notwendig

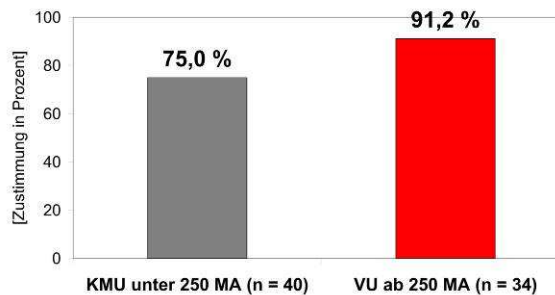


Abb. 7: Eine Leitstelle ist verfügbar und ständig besetzt

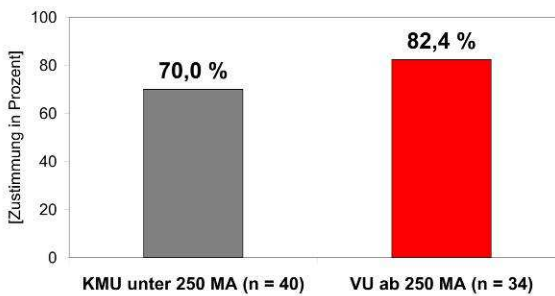


Abb. 8: Sichere Kommunikationsmittel (z.B. Digitalfunk) sind verfügbar

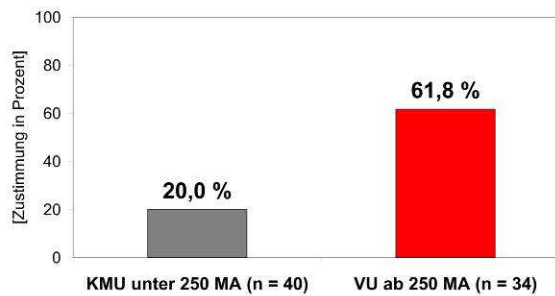


Abb. 9: Security-Beauftragte bzw. damit betraute Personen sind verfügbar

Die dargestellten Rahmenbedingungen zur Aufbauorganisation und zu den Security-Beauftragten erschweren möglicherweise die Vorbereitung und Einleitung konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit. Obwohl die Wahl geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im ÖPNV von der Entwicklung der Sicherheitslage und der entsprechenden Risikoanalyse abhängt, erheben die Unternehmen mehrheitlich keine eigenen Lagebilder. Gemeint ist hier z. B. eine aussagekräftige Übersicht über Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Bediengebiet des Unternehmens, um auf dieser Grundlage geeignete Präventionsmaßnahmen einzuleiten. Bei den KMU ist das Fehlen von Lagebildern der Regelfall (Abb. 11). Demgegenüber zeigen die Befragungsergebnisse, dass die Verkehrsunternehmen in engem Kontakt zu den Sicherheitsbehörden stehen, sich regelmäßig abstimmen und Informationen austauschen. Rund 60 % der großen und jedes Dritte KMU gaben an, sich regelmäßig mit den Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) auszutauschen oder abzustimmen (Abb. 12).

Notfall- und Evakuierungspläne tragen dazu bei, bei ungeplanten Ereignissen schnell und angemessen reagieren zu können. Sowohl die KMU als auch die großen Verkehrsunternehmen verfügen laut Befragung zwar mehrheitlich, aber längst nicht flächendeckend über Notfallpläne. Bei 30 % der großen Verkehrsunternehmen und 40 % der KMU sind keine Notfallpläne verfügbar (Abb. 13). Einzelne Merkmale zur Aktualität und Qualität dieser Pläne wurden dabei nicht ermittelt.

Eine gute theoretische Vorbereitung auf ungeplante Ereignisse mit Notfall- und Evakuierungsplänen ist eine wesentliche Hilfe, um bei Ereignissen „planvoll“ zu reagieren. Rund 60 % der großen Verkehrsunternehmen gaben an, regelmäßig Notfallübungen durchzuführen. In den KMU ist dies mit einem Drittel der Unternehmen deutlich seltener der Fall. Ähnlich wie bei den Notfallübungen sieht die Realität auch für vorgehaltene Notfallausrüstung aus. Während gut 60 % der großen Unternehmenangaben, eine entsprechende Ausrüstung vorzuhalten, war dies bei den KMU mit rund 38 % seltener der Fall (Abb. 14 u. 15).

Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit von Verkehrsunternehmen zur Information der Fahrgäste über sicherheitsrelevante Aspekte im Bereich Security ist heute eher nicht der Regelfall. Mit 47,1 % gaben weniger als die Hälfte der großen Verkehrsunternehmen an, im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit das Thema Security zu behandeln, um Kunden zu informieren oder ein gewünschtes Verhalten von Fahrgästen zu fördern. Bei KMU findet eine solche Öffentlichkeitsarbeit praktisch nicht statt (Abb. 16).

Im Bereich der personellen Maßnahmen stellt der Einsatz von Sicherheitsdiensten einen Schwerpunkt bei den Security-Maßnahmen der Verkehrsunternehmen dar. Große Verkehrsunternehmen setzen mit 62 % mehrheitlich eigene oder externe Sicherheitsdienste ein. Bei KMU war dies mit 38 % weniger häufig der Fall (Abb. 17).

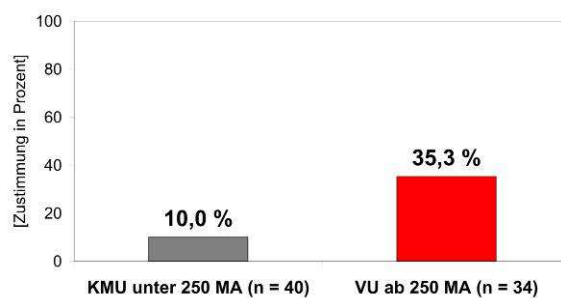


Abb. 10: Eine spezifische Aufbauorganisation für Security ist verfügbar

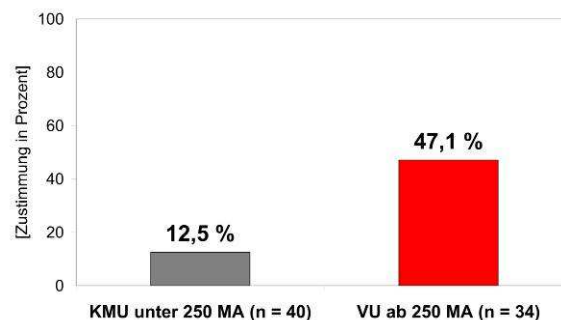


Abb. 11: Lagebilder werden regelmäßig erhoben

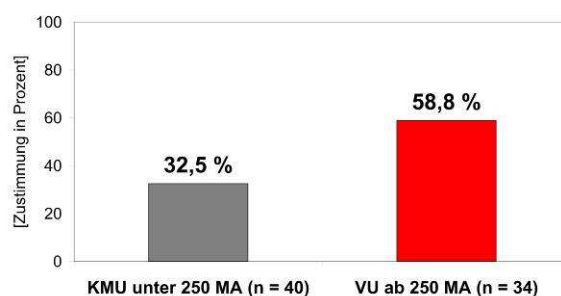


Abb. 12: Es erfolgen permanente Abstimmungen mit den BOS

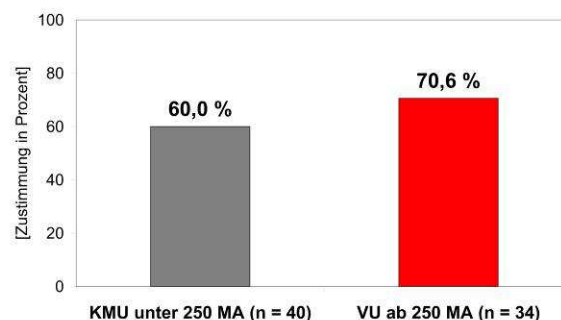


Abb. 13: Notfallpläne sind verfügbar

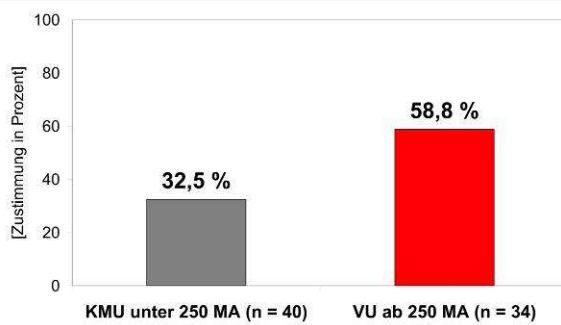


Abb. 14: Notfallübungen finden regelmäßig statt

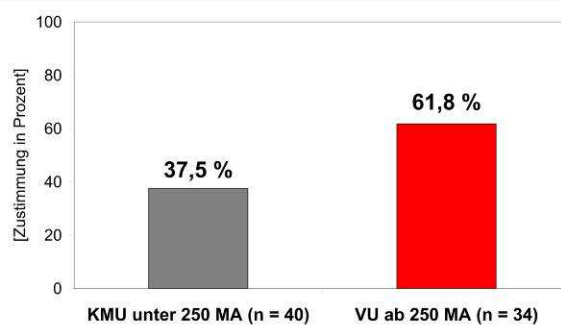


Abb. 15: Notfallausrüstungen ist vorgehalten

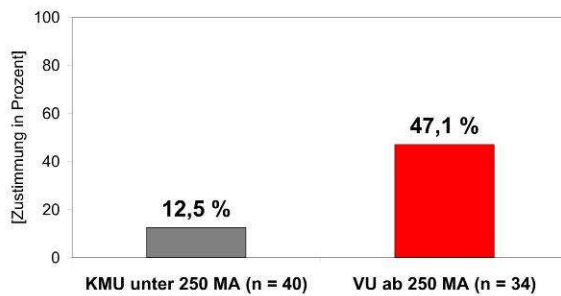


Abb. 16: Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit zu Security findet statt

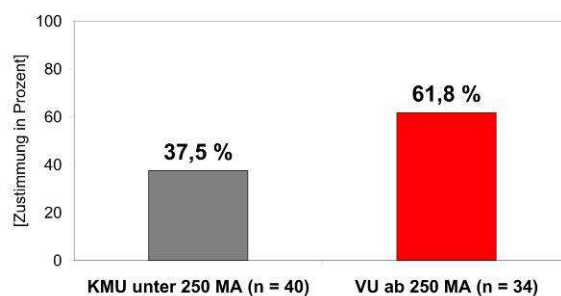


Abb. 17: Ein eigener oder externer Sicherheitsdienst ist verfügbar

## Fazit

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass die Verkehrsunternehmen in Deutschland insgesamt auf einem guten Weg sind, der zügig und konsequent weitergegangen werden sollte. Die vorhandenen Leitfäden und Hilfestellungen z. B. des VDV, bilden hierfür eine gute Grundlage.

Wenngleich die Ergebnisse der Befragung statistisch nicht repräsentativ sind, so repräsentieren sie immerhin rund 30 % der deutschen Verkehrsunternehmen. Sie geben einen guten Einblick in die Umsetzungsrealität von ausgesuchten personellen und organisatorischen Maßnahmen und Strategien im Bereich Security. Es hat sich in der Summe gezeigt, dass die Strukturen der Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen und Kommunen im Alltag bereits „funktionieren“. Dies ist jedoch bei kleineren und mittleren (KMU) Unternehmen weniger häufig der Fall. Für eine optimierte Abstimmung und Kommunikation mit den Kommunen, Veranstaltern und Sicherheitsbehörden sind Handlungsspielräume erkennbar.

Für den Bereich der organisatorischen und personellen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit (Security) existieren in Deutschland einzelne Verkehrsunternehmen als „Leuchttürme“ und „Vorbilder“. Die Hamburger Hochbahn ist hier besonders zu erwähnen. Diese Verkehrsunternehmen haben bereits gute Ansätze, Maßnahmen und Projekte im Bereich Security. In der Fläche – dies hat die Befragung gezeigt – werden derartige Konzepte allerdings bislang wenig umgesetzt. Wesentliche Aufgabe sollte es sein, diese guten Beispiele zu beschreiben, möglichst zu evaluieren und auch für andere Unternehmen verfügbar und übertragbar zu machen.

Ogleich Leitfäden und Hilfestellungen für den ÖPNV verfügbar sind, ist die Umsetzungsrealität von Maßnahmen verbesserungsfähig. Dies betrifft insbesondere die Integration der kleinen und mittleren Verkehrsunternehmen (KMU) in die jeweilige „Sicherheitsarchitektur“. Ebenso wurden Defizite bei der Verbreitung von besonderen betrieblichen Aufbaustrukturen für Security in den Unternehmen und bei der Verfügbarkeit von Security-Beauftragten ermittelt. Darüber hinaus findet eine gezielte Kommunikation mit



Kunden über das Thema Security im Rahmen eines Kundendialoges oder einer angemessenen Öffentlichkeitsarbeit bislang kaum statt.

Insgesamt hat die Befragung vor allem in kleineren und mittleren Verkehrsunternehmen(KMU), aber auch verdichtend bei den größeren Unternehmen gezeigt, dass eine regelmäßige Diskussion über die Thematik Security angeregt werden sollte. Auch wenn bei kleinen und mittleren Verkehrsunternehmen die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen oder die Sensibilisierung für das Thema Security geringer sind, so sind diese Unternehmen doch Teil des Gesamtsystems ÖPNV und sollten fester Bestandteil und Partner einer möglichst gemeinsamen Sicherheitsstrategie sein. Dies gilt im Besonderen, wenn diese Unternehmen wie die „Großen“ ihre Verkehrsleistung in Oberzentren und Ballungsgebieten erbringen.

Im Rahmen des Forschungsprojektes VeRSiert werden aktuell verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Vernetzung von Kommunen, Verkehrsunternehmen, Veranstaltern und Sicherheitsbehörden ausgearbeitet. Dazu zählen z. B. für den Bereich der organisatorischen und personellen Security-Maßnahmen für Verkehrsunternehmen ein Konzept für eine szenarioorientierte Öffentlichkeitsarbeit und Kundeninformation sowie ein Schulungskonzept für Mitarbeiter von Leitstellen und für Sicherheits- und Servicekräfte. Konkrete Erkenntnisse und Evaluationsergebnisse werden Mitte 2011 erwartet.

## **Literatur:**

- [1] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.): VDV-Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen – Safety und Security (Fortschreibung der VDV-Mitteilung 7018). VDV-Mitteilung Nr. 7018. Mai 2008.
- [2] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.): VDV Statistik 2007.

Autoren:

Cand.-Ing. Jens Leven (38) ist Inhaber des Büros für Forschung, Entwicklung und Evaluation in Wuppertal. Seine thematischen Schwerpunkte bilden seit 2001 vielfältige Aspekte und Schnittstellen der Mobilitätsforschung, der Verkehrssicherheitsarbeit sowie Evaluationen.

Dipl.-Ing. Tanja Langescheid (33) ist seit 2006 Mitarbeiterin am Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr an der Bergischen Universität Wuppertal. Ihre wissenschaftlichen Schwerpunkte sind Evaluationen in den Bereichen Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung. Zudem beschäftigt sie sich im Forschungsprojekt „VeRSiert“ mit der Sicherheit im ÖPNV.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach (46) leitet seit 1999 das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik des Fachzentrums Verkehr an der Universität Wuppertal. Schwerpunkte in weltweiter Forschung, Weiterbildung und Lehre sind die Gestaltung und Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen, die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit. Er ist anerkannter Ausbilder für Sicherheitsauditoren, wissenschaftlicher Beirat der Zeitschrift Straßenverkehrstechnik und seit 2009 Schriftleiter der Zeitschrift für Verkehrssicherheit.