

Das Projekt „PräViteS“ beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Präventiver Einsatz von Videotechnik für mehr Sicherheit im Personenverkehr (PräViteS) beim VRR

Marcus Kober

Maßnahmen der Videoüberwachung können verschiedene Funktionen erfüllen, dienen aber in erster Linie der Kriminalprävention und Strafverfolgung. Mit vorbeugenden Intentionen eingesetzt stellt die Videoüberwachung einen Ansatz der situativen Kriminalprävention dar, zielt also auf die Veränderung von Tatgelegenheitsstrukturen ab. Wird sie als Technik der formalen Überwachung eingesetzt, fungiert sie stellvertretend oder ergänzend zur personalen Sozialkontrolle.¹

Theoretische Grundlagen der Videoüberwachung

Theoretisch lassen sich Maßnahmen der sekundären Kriminalprävention und damit auch die Videoüberwachung anhand von Gelegenheitstheorien der Kriminologie begründen. Legt man etwa den Routine-Aktivitäts-Ansatz zugrunde, werden kriminelle Handlungen maßgeblich durch drei Bedingungen beeinflusst. Dies sind das räumliche und zeitliche Zusammenfallen eines motivierten Täters, eines geeigneten Opfers und die Abwesenheit eines fähigen Beschützers. Als Beschützer lassen sich jegliche Personen oder Personengruppen ansehen, deren Anwesenheit dazu führt, dass delinquente Handlungen unterlassen werden.² Hieraus lässt sich die theoretische Funktionsweise der Videoüberwachung ableiten: Gelingt es einem motivierten und rational entscheidendem Täter zu suggerieren, ein Raum unterläge der sozialen Kontrolle, wird dieser – der Gelegenheitstheorie folgend – von einer Tatbegehung absehen.

Auch eine wachsende Zahl von Verkehrsbetrieben setzen daher mobile Videoüberwachungsanlagen in Bussen und Bahnen ein und erhoffen sich davon u. a. das Risiko von Vandalismus und Übergriffen in den Verkehrsmitteln zu reduzieren.³ Auf potenzielle Täter sollen diese Anlagen zum einen abschreckend wirken, ferner sollen sie das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste erhöhen, eine schnelle Reaktion von

Polizei und Sicherheitskräften ermöglichen sowie die Möglichkeiten der Tataufklärung verbessern.

Erfahrungen mit dem Einsatz der Videoüberwachung

Während in Deutschland Untersuchungen zu Effekten und Auswirkungen des Einsatzes von Videoüberwachung im (halb-)öffentlichen Raum noch selten sind, weisen Befunde aus dem angelsächsischen Raum darauf hin, dass mit der Videoüberwachung unterschiedliche Effekte in Bezug auf verschiedene Deliktarten verbunden sind.⁴ Internationalen Evaluationsstudien zufolge eignet sich das Instrument in erster Linie zur Vorbeugung von Straftaten, die einen höheren Planungsaufwand erfordern und weniger spontan begangen werden. Dazu zählen etwa die Diebstahlskriminalität oder Kriminalität rund um KFZ in Parkhäusern. Geringer fallen diese Vorbeugungseffekte hingegen im Bereich der spontaneren, an Konflikte gebundenen Gewaltkriminalität aus. So scheint die Videoüberwachung weniger geeignet zur Verhinderung von Gewalt in Stadtzentren und U-Bahnen.⁵ Ferner lässt sich aus vorliegenden Forschungsbefunden ableiten, dass die Kombination von Videoüberwachung mit weiteren Maßnahmen und die Konzentration auf spezifische Deliktarten und Kontexte wesentliche Determinanten des erfolgreichen Einsatzes zu sein scheinen.⁶

Zur präventiven Wirksamkeit der Videoüberwachung liegen in Deutsch-

land nur vereinzelt Untersuchungen vor. Noch weniger Erkenntnisse gibt es über deren Einsatz im Öffentlichen Personennahverkehr. Auf Basis einer Befragung von 18 Verkehrsunternehmen zum Erfolg ihrer Videoüberwachungsmaßnahmen resümiert Wirtz, dass Videoüberwachung stets nur als Teil eines umfassenden Sicherheitskonzeptes zu sehen sei. „Denn Videoüberwachung dient ‚nur‘ der Strafverfolgung bzw. der Prävention, nicht jedoch zum Eingriff während eines Vorfalls. Diesen Zweck müssen ergänzende Maßnahmen erfüllen. Hierzu zählen verschiedene Aktionen zur Stärkung der Zivilcourage, der Einsatz von Sicherheitspersonal in den Abendstunden, der kontrollierte Einstieg beim Fahrer und die Neuordnung der Sitze.“⁷ Verbesserungspotenziale beim Einsatz von Videokameras im ÖPNV lassen sich außerdem im Bereich Information und Kommunikation ausmachen. So sei das Wissen von Fahrgästen über die Funktionsweise von Sicherungseinrichtungen sowie über Handlungsmöglichkeiten in kritischen Situationen oft begrenzt, was zu einer Verstärkung von Unsicherheitsgefühlen beitrage.⁸

¹ Friedrich Lösel und Birgit Plankensteiner (2005): Campbell Collaboration on Crime and Justice zum Thema *Die Wirksamkeit der Videoüberwachung*, Stiftung Deutsches Forum für Kriminalprävention (Hrsg.), Bonn, S. 1.

² Manfred Bornewasser und Franziska Schulz (2006): Videoüberwachung, Technische Prävention im Verbund mit einer personalaufwändigen Einsatzkonzeption, In: forum kriminalprävention 3/2006, S. 3.

³ Vgl. Katharina Geutebrück und Michael Meissner (2009): Videoüberwachung als zentraler Bestandteil der Sicherung von Verkehrsbetrieben, in: Verkehr und Technik 2009 Heft 12, S. 1.

⁴ Vgl. Manfred Bornewasser und Franziska Schulz (2006): Videoüberwachung, a.a.O., S. 4.

⁵ Friedrich Lösel und Birgit Plankensteiner (2005): a.a.O., S. 4.

⁶ Friedrich Lösel und Birgit Plankensteiner (2005): a.a.O., S. 5.

⁷ Sebastian Wirtz (2004): Videoüberwachung im ÖPNV. Einführung in die Thematik – Erfolge der Videoaufzeichnung und Schwierigkeiten bei der Umsetzung – Schlussfolgerungen, In: Verkehr und Technik 2004, Heft 9, S. 379.

⁸ Institut für Wohnen und Umwelt (2005): Subjektives Sicherheitsempfinden im Personennahverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Stadtbahnen, Auszug aus dem Abschlussbericht: Zusammenfassung und wichtigste Ergebnisse, Band 7, S. 8.

Das Projekt „PräViteS“

Vor dem Hintergrund der oben dargestellten Erkenntnisse zum Einsatz von Videotechnik in Bussen und Bahnen sowie eigener Erfahrungen im Umgang mit dieser Technik wurde in diesem Jahr vom Kompetenzzentrum Rhein-Ruhr das Projekt „Präventiver Einsatz von Videotechnik für mehr Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr“ (PräViteS) initiiert. Ausschlaggebend für die Konzeption des Projektes war u. a. die wiederholte Beobachtung, dass es im öffentlichen Personennahverkehr zu Übergriffen in Fahrzeugen gekommen war, bei denen Täter auf ihre Opfer einschlugen, auch wenn diese bereits wehr- und hilflos am Boden lagen. Andere Fahrgäste intervenierten vielfach nicht oder nicht frühzeitig genug, sondern ließen die Täter gewähren. Auch die Bereitschaft, sich nach solchen Gewalttaten als Zeuge zur Verfügung zu stellen, war auf Seiten der anwesenden Fahrgäste häufig wenig ausgeprägt.

Ein solches Verhalten wird in der Sozialpsychologie als „Zuschauereffekt“ oder „Bystander-Effekt“ bezeichnet: das Phänomen, dass Augenzeugen eines kriminellen Übergriffes lediglich „zuschauen“, ohne jedoch einzuschreiten oder Hilfe zu leisten. Die Ursachenvermutung von Apathie oder Gleichgültigkeit erklären nicht hinreichend mangelnde Hilfsbereitschaft in prekären Situationen.⁹ In einem komplexeren Erklärungsmodell für Hilfeverhalten stellen Latané und Darley dar, dass sich mehrere Stufen eines Entscheidungsprozesses identifizieren lassen, die jeweils erfolgreich durchlaufen werden müssen, damit eine Person Hilfe leistet. In diesem Prozess können jedoch auch Einflüsse wirksam werden, die eine Intervention behindern.

Konzeptionell verbindet das Projekt „PräViteS“ vorhandene technische Elemente und ergänzt diese, um Hinder-

Tabelle 1: Entscheidungsmodell für Hilfeverhalten¹⁰

Stufe	Hindernis	Einflüsse
1. Das Ereignis bemerken	Das Ereignis wird nicht bemerken	Lärm und andere Ablenkungen, Konzentration auf das eigene Handeln
2. Einschätzen der Situation als „Eingreifen erforderlich“	Fehler bei der Einschätzung, dass das Ereignis ein hohes Risiko darstellt	Unklarheit bezüglich Gefahrenpotenzial, Untätigkeit weiterer Zeugen (Pluralistische Ignoranz), Ignorieren von Anzeichen für eine strafbare Handlung
3. Verantwortung übernehmen	Versagen bei der Übernahme persönlicher Verantwortung	Unklarheit über die Verantwortlichkeit, (Verantwortungsdiffusion: Wahrscheinlichkeit wächst mit Anzahl der Personen)
4. Entscheiden, wie zu helfen ist	Versagen beim Eingreifen aufgrund mangelnder Fähigkeit	Aktionsignoranz (nicht wissen, was man sagen oder tun sollte, um einzugreifen)
5. Helfen	Versagen beim Handeln	Angst wegen der Konsequenzen Einschätzung, ob Eingreifen die Situation verschlimmernd oder selbstgefährdend Soziale Normen widersprechen Eingriff

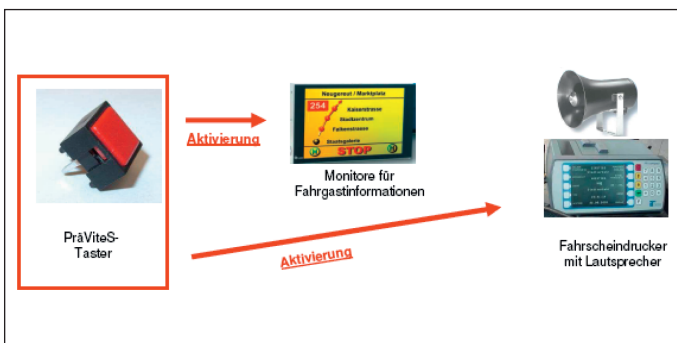
nisse in diesem Entscheidungsprozess auf den Stufen 1 bis 4 aus dem Weg zu räumen. Technische Komponenten des Systems sind:

- Ein Alarmschalter (PräViteS-Taster), den der Busfahrer bedient, wenn er auf seinem Video-Kontrollbildschirm wahrnimmt, dass es im Bus zu einer Gewalttat von besonderer Schwere kommt.
- Mit der Aktivierung wird die wahrgenommene Situation auf die im Bus verteilten Monitore für Fahrgastinformationen übertragen.

- Zugleich erfolgt eine akustische Ansage über die Lautsprecher zur Fahrgastinformation. Darin wird u. a. darauf hingewiesen, dass im Fahrzeug eine Gewalttat stattfindet, die Fahrgäste sich Merkmale des Täters einprägen sollen und die Polizei alarmiert ist.

Bei Auslösung des „PräViteS-Alarms“ hält der Fahrer das Fahrzeug

⁹ Wieser, D. (2007): Bystander Effekt, URL: <http://www.social-psychology.de/sp/konzepte/bystander-effekt>
¹⁰ <http://de.wikipedia.org/wiki/Zuschauereffekt>



an und öffnet die Türen, um dem Täter eine Flucht zu ermöglichen und Panik bei Täter und Fahrgästen entgegenzuwirken. Zugleich erfolgt eine Alarmierung der Polizei.

Die Ziele dieses Vorgehens bestehen vor allem darin,

- den Täter aus der Anonymität zu holen,
- Aufmerksamkeit für ein gewalttätiges Verhalten zu erzielen und die Brisanz des Vorgangs hervorzuheben,
- die Opfer in ihrer Situation zu stärken,
- den Entschluss der Fahrgäste zum Einschreiten zu fördern sowie
- das Fahrpersonal zu unterstützen.

Zu den angestrebten Wirkungen zählt, dass

- durch die Ansage der Täter aus seinem gewalttätigen Verhalten gerissen wird,

- der Täter die Möglichkeit erhält, von seinem Opfer abzulassen und zu flüchten,

- der Fluchtreflex des Täters aber auch der Fahrgäste durch die geöffneten Türen befriedigt werden kann (Verhinderung von Panik),

- Zeugen sensibilisiert werden, sich den Täter genau anzusehen und dadurch präzisere Beschreibungen abgeben zu können,

- durch eine zügige Zeugenbefragung seitens der Polizei eine präzisere Täterbeschreibung ermöglicht wird,

- das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste durch das System erhöht wird und

- das System PräViteS auf potenzielle Täter eine abschreckende Wirkung entfaltet.

Als Kooperationspartner für die Durchführung des Modellvorhabens konnte die Vestische Straßenbahnen

GmbH gewonnen werden. Dieses Verkehrsunternehmen mit Sitz in Herten ist für die Durchführung dieses Modellvorhabens besonders prädestiniert, weil die Busse des Unternehmens weitgehend mit technischen Bestandteilen ausgestattet sind, die in ihrer Verbindung diesen neuen Ansatz des Einsatzes von Videotechnik ausmachen. Im Rahmen des Modellprojektes sind 15 Fahrzeuge des Unternehmens zusätzlich mit der erforderlichen Schnittstellentechnik ausgestattet worden.

Um Informationen darüber zu erhalten, ob sich Konzeption, Technik und Verfahrensweisen von „PräViteS“ im Hinblick auf die angestrebten Ziele bewähren, hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr das Europäische Zentrum für Kriminalprävention (EZK) mit einer begleitenden Evaluation beauftragt.