



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer (PIRATEN)

und

Antwort

der Landesregierung - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Position der Landesregierung zur verdachtslosen Videoüberwachung im schleswig-holsteinischen Schienen-Personennahverkehr (Nachfrage)

1. Bezüglich der Verbindungen im Netz West und im Netz Ost wird um Mitteilung der folgenden Kennzahlen gebeten (bitte gesondert nach Relation auflisten):
 - a) durchschnittliche Reisendenzahl
 - b) durchschnittlicher Haltestellenabstand
 - c) durchschnittliche Zahl der Zu- und Aussteiger pro Stunde
 - d) Höhe der Vandalismusschäden
 - e) Zahl der begangenen Straftaten

Antwort:

- a) Verkehrsnachfrage im Schienenpersonennahverkehr an einem durchschnittlichen Tag für 2012:

Streckenabschnitt	Fahrgäste
Westerland – Niebüll	7.080
Niebüll – Husum	3.870
Husum – Heide	3.570
Heide – Itzehoe	4.220
Itzehoe – Elmshorn	6.760
Elmshorn - Hamburg	27.680
Kiel – Preetz	4.660
Preetz – Eutin	3.260
Eutin – Bad Schwartau	3.550
Bad Schwartau – Lübeck	6.050
Puttgarden – Neustadt	270

Neustadt – Bad Schwartau	1.980
Lübeck – Travemünde	1.780
Lübeck – Bad Oldesloe	10.750
Bad Oldesloe – Ahrensburg	16.600
Ahrensburg – Hamburg	27.050
Lübeck – Büchen	1.960
Büchen - Lauenburg	1.450

- b) Durchschnittlicher Haltestellenabstand zwischen
- | | |
|-------------------------|-----------|
| Westerland und Hamburg: | 9,900 km |
| Lübeck und Hamburg: | 6,324 km |
| Kiel und Lübeck: | 7,271 km |
| Lübeck und Travemünde: | 4,106 km |
| Puttgarden und Lübeck: | 8,386 km |
| Lübeck und Lauenburg: | 10,203 km |
- c) Es liegen nur die täglichen durchschnittlichen Ein- und Aussteiger je Bahnhof von 2012 vor. Danach beträgt die Summe der täglichen Ein- und Aussteiger zwischen
- | | |
|--------------------------------------|--------|
| Westerland und Itzehoe | 31.233 |
| Kiel-Elmschenhagen und Bad Schwartau | 10.756 |
| Puttgarden und Timmendorfer Strand | 3.477 |
| Travemünde und Lübeck-Kücknitz | 2.173 |
| Lübeck-Flughafen und Lauenburg | 6.566 |
| Lübeck Hbf und Hamburg-Hasselbrook | 58.939 |
- d) und
- e) Entsprechende Zahlen liegen nicht vor. Sie müssten bei den Verkehrsunternehmen Nord-Ostsee-Bahn und DB Regio vorliegen. Sie sind aber in der Kürze der Zeit nicht ermittelbar.

2. Auf welche Tatsachen oder empirische Erkenntnisse stützt die Landesregierung die Annahme, das "Kriminalitätspotenzial" in Zügen einer Strecke wachse mit größeren Reisendenzahlen, kürzeren Haltestellenabständen und häufigeren Fahrgastwechseln?

Antwort:

Die Landesregierung sieht aufgrund des Wunsches einer Mehrheit der Fahrgäste, eine solche Technik einzusetzen (vgl. Antwort auf Frage 8), einen Nutzen in dieser. Mit zunehmender Anzahl der Reisenden steigt entsprechend der Nutzen.

3. Ordnet die Landesregierung den RE 8/RE 80 Lübeck – Hamburg dem "Hamburger Umland" zu, in dem der Nutzen einer Videoüberwachung der Fahrgäste aufgrund der großen Reisendenzahlen, der kürzeren Haltestellenabstände und der häufigen Fahrgastwechsel höher zu bewerten sein soll als im übrigen Landesgebiet?

Antwort:

Eine solche Entscheidung wurde von der Landesregierung noch nicht getroffen.

4. Sieht die Landesregierung in den Zügen der RB 81 Bad Oldesloe – Hamburg einen Kriminalitätsschwerpunkt? Welche Erkenntnisse zu Vandalismus oder anderen Straftaten in diesen Zügen liegen der Landesregierung vor?

Antwort:

Vgl. Antwort zu Frage 1 d) + e).

5. Welche Kosten würden für eine durchgängige Videoüberwachung der Züge der RB 81 Bad Oldesloe – Hamburg anfallen? Mit welchen Einsparungen durch zurückgehende Vandalismusschäden auf dieser Strecke rechnet die Landesregierung?

Antwort:

Hierzu liegen der Landesregierung keine konkreten Erkenntnisse vor. Allgemein ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten für die Videoaufzeichnung in Zügen im Hinblick auf die Gesamtkosten des SPNV vernachlässigbar sind. Dies gilt insbesondere für Neufahrzeuge, da diese meistens bereits in ihrer Standardausführung eine Videoaufzeichnung besitzen.

6. Liegt eine Kosten-Nutzen-Rechnung zur Videoüberwachung der Verbindung Bad Oldesloe-Hamburg vor oder ist diese beabsichtigt?

Antwort:

Nein. Eine Kosten-Nutzen-Rechnung ist nur möglich, wenn der Nutzen monetär bewertbar ist. Dieses ist bei dem Nutzen „erhöhtes subjektives Sicherheitsgefühl“ nicht möglich.

7. Wie ist die Position der Deutschen Bahn und des Unabhängigen Landesdatenschutzzentrums zur Vorgabe einer Videoüberwachung der Züge der RB 81 Bad Oldesloe – Hamburg?

Antwort:

Diese Positionen sind der Landesregierung nicht bekannt.

8. Ist der Landesregierung die Studie von Kleinschmidt et. al. (2009) bekannt, der zufolge Überwachungskameras "weder positive noch negative Auswirkungen auf das Sicherheitsempfinden" haben? Sind der Landesregierung empirische Untersuchungen (nicht: subjektive Befragungen) bekannt, die zu einem anderen Ergebnis kommen?

Antwort:

Die genannte Studie ist der Landesregierung nicht bekannt.

Die Fahrgäste des SPNV in Schleswig-Holstein haben sich im Sommer 2013 zu 72 % für die Videoaufzeichnung in den Zügen ausgesprochen, zu ähnlichen Ergebnissen kommen auch die Allianz pro Schiene und Forsa: <http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2013/019-forsa-umfrage-sicherheitsgefuehl-oeffentlicher-verkehr/>

Auch der Fahrgastverband Pro Bahn forderte im Herbst 2013 eine Ausweitung der Videoüberwachung: <http://pro-bahn-sh.de/?p=1306>.

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Videoaufzeichnung einen Beitrag zur Steigerung der subjektiven Sicherheit leisten kann. Aus diesem Grund fordern bundesweit viele Aufgabenträger im Rahmen der Vergabeverfahren eine Ausrüstung der Züge mit Videoaufzeichnung. Darüber hinaus statten auch zahlreiche Verkehrsunternehmen ohne aus Vergabeverfahren stammende Anforde-

rungen ihre Fahrzeuge mit Videoaufzeichnung aus, im Raum Hamburg/Schleswig-Holstein u.a. die Hamburger Hochbahn, die S-Bahn-Hamburg und die AKN Eisenbahn AG.