

**Mitteilung des Senats vom 24. Oktober 2000****Sicherheit im VBN (Bahn, Bus, Straßenbahn)**

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 15/462 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

**Vorbemerkung**

Im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) betreiben 33 Verkehrsunternehmen in einem Gebiet mit rund 8.300 qkm Fläche zehn Eisenbahnlinien, zehn Straßenbahnlinien sowie 360 Buslinien und befördern dabei jährlich rund 115 Mio. Fahrgäste. Im Land Bremen verkehren dabei 15 Verkehrsunternehmen.

Die Frage der objektiven (tatsächlich vorhandenen) und subjektiven (persönlich empfundenen) Sicherheit ist ein nicht zu unterschätzendes Kriterium in der Beurteilung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch ÖPNV-Nutzer und Bevölkerungskreise, die für den ÖPNV gewonnen werden sollen. Die Gewährleistung eines größtmöglichen Maßes an Sicherheit liegt im elementaren Interesse der einzelnen Verkehrsunternehmen und erfordert eine adäquate Zusammenarbeit mit den für die öffentliche Sicherheit zuständigen Stellen.

Bei dem VBN werden Dateien über sicherheitsrelevante Vorkommnisse im ÖPNV im VBN-Gebiet nicht geführt. Entsprechende Daten sind allenfalls bei einzelnen Verkehrsunternehmen vorhanden. Der VBN unterstützt jedoch die ihm angehörigen Verkehrsunternehmen mit Informationen über die Einschätzung der subjektiven Sicherheit durch VBN-Nutzer. Wesentliche Quelle ist hierfür die im Jahre 1998 VBN-weit erhobene Kundenbefragung (Kundenbarometer), bei der auch Sicherheitsfragen angesprochen wurden.

Bei den zuständigen niedersächsischen und bremischen Behörden sind zwar Daten zu sicherheitsrelevanten Vorkommnissen (Belästigung, Nötigung, Diebstahl, Raub, Sachbeschädigung) an unterschiedlicher Stelle und für verschiedenen Zwecken vorhanden. Eine auf den ÖPNV bezogene Zusammenstellung für das Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen ist allerdings nicht verfügbar.

So werden beispielsweise für das Land Bremen weder in der Polizeilichen Kriminalstatistik des Landes noch im hiesigen Anzeigensystem der Polizei (ISA) Fälle von rechtswidrigen Übergriffen auf Kunden und Kundinnen sowie auf das Personal des ÖPNV separat erfasst, so dass sich hieraus die Verbindung einer Straftat mit dem öffentlichen Nahverkehr nicht ableiten lässt. Bei der Erfassung der Strafanzeigen werden die von einer Straftat betroffenen Kunden und Kundinnen sowie die Angehörigen der Verkehrsbetriebe nämlich lediglich als „Geschädigte“ ohne eine Verbindung zum ÖPNV registriert. Um statistische Erkenntnisse über rechtswidrige Übergriffe auf Fahrgäste und das Fahrpersonal im ÖPNV aus den Strafanzeigen zu gewinnen, wären unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen extrem personal- und zeitaufwendige Recherchen in den einzelnen Akten der von dieser Thematik betroffenen Massenkriminalität wie Diebstahl, Körperverletzung etc. erforderlich. Das gleiche gilt für eine Recherche bezüglich der an Fahrzeugen und Anlagen des ÖPNV begangenen Sachbeschädigungen.

Insoweit liegen dem Senat gezielte, den ÖPNV betreffende Auswertungen über sicherheitsrelevante Vorkommnisse aus polizeibehördlichen Unterlagen nicht und aus Unternehmensangaben lediglich im Einzelfall vor.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Wie viele Fälle von rechtswidrigen Übergriffen (Belästigung, Nötigung, Diebstahl, Raub u. a.) auf Kund(-innen)en und Fahr- bzw. Betriebspersonal wurden im Land Bremen in den letzten drei Jahren pro Jahr bekannt?

Bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) werden ihr bekanntgewordene rechtswidrige Übergriffe auf Fahrgäste und Fahrpersonal erfasst, soweit sie von besonderer Bedeutung sind oder zu Beeinträchtigungen des Betriebsablaufes führen. Nach Angaben der BSAG werden durchschnittlich 250 Vorkommnisse pro Jahr registriert, bei denen die Polizei zur Abwicklung gerufen wird. Gegenüber dem Fahrpersonal kam es nach Angaben der BSAG im Jahre 1998 zu elf und im Jahre 1999 zu 22 Übergriffen mit Beraubung. Für das Jahr 2000 rechnet die BSAG mit rund 20 Fällen. Die BSAG geht im Übrigen von einer hohen Dunkelziffer bei Vorkommnissen aus, bei denen es zu Belästigungen, Bedrohungen etc. von Fahrgästen kommt, die aber dem Fahrpersonal nicht gemeldet werden.

Nach Angaben der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG (VGB) wurden dort im Jahre 1998 neun, im Jahre 1999 drei und im Jahre 2000 sechs Übergriffe auf Fahrgäste und Fahrpersonal bekannt.

Hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird auf die Antwort zu Frage 4 a verwiesen. Weitere Erkenntnisse über Übergriffe auf Fahrgäste und Fahrpersonal im Bereich des Landes Bremen liegen dem Senat nicht vor.

2. Welche Erkenntnisse hat der Senat über rechtswidrige Beschädigungen (Grafitti, Scratches, Zerstörung von Inventar u. a.) in den Fahrzeugen und Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs pro Jahr?

Hinsichtlich des von der BSAG und der VGB betriebenen ÖPNV wird auf die Antwort zu Frage 3 und hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird auf die Antwort zu Frage 4 a verwiesen. Weitere Erkenntnisse über rechtswidrige Beschädigungen an Fahrzeugen und Anlagen des ÖPNV im Bereich der VBN liegen dem Senat nicht vor.

3. In welcher Höhe liegen Einnahmeausfälle und Schäden, die der Allgemeinheit im von der öffentlichen Hand subventionierten Personennahverkehr im Lande Bremen durch Vandalismus und Schwarzfahreei pro Jahr erwachsen?

Die BSAG beziffert die ihr an Fahrzeugen durch Vandalismus entstehenden Schäden auf jährlich rund 2,5 Mio. DM. Die Höhe der Einnahmeausfälle durch „Schwarzfahren“ schätzt die BSAG auf jährlich 3 bis 4 Mio. DM.

Nach Angaben der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG wird bei der VGB von Schäden in den Fahrzeugen in Höhe von durchschnittlich 10.000 DM/Jahr und an Haltestellen in Höhe von durchschnittlich 35.000 DM/Jahr ausgegangen.

Hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird auf die Antwort zu Frage 4 a verwiesen. Weitere Erkenntnisse über Einnahmeausfälle und Schäden durch Vandalismus und „Schwarzfahrer“ im Land Bremen liegen dem Senat nicht vor.

4. a) Wie viele dieser Vorfälle haben sich in den Nahverkehrszügen bzw. -fahrzeugen abgespielt, wie viele außerhalb im Bereich von Bahnhöfen und Haltestellenanlagen?

In den von der DB Regio AG betriebenen Nahverkehrszügen werden sicherheitsrelevante Vorkommnisse erfasst, bearbeitet und statistisch ausgewertet mit dem Ziel, Schwerpunkte umgehend zu erkennen und Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Die Auswertung erfolgt dabei jeweils für den gesamten Regionalbereich Niedersachsen/Bremen. Eine getrennte Darstellung der Auswertung für das VBN-Gebiet erfolgt zurzeit nicht.

Die DB Regio AG erfasst sicherheitsrelevante Vorfälle in den Zügen getrennt nach:

- verbalen Handlungen gegen Reisende bzw. Mitarbeiter,
- tätlichen Handlungen gegen Reisende bzw. Mitarbeiter,
- gegen Reisende ausgesprochenen Belehrungen und
- ausgesprochenen Zugverweisen.

In den Jahren 1998 bis Aug. 2000 lagen die durchschnittlichen Vorfälle der vorgeannten vier Teilbereiche bei:

	1998	1999	2000
verbale Handlungen	440/Monat	382/Monat	355/Monat
tätliche Handlungen	4,6/Monat	4,8/Monat	1,5/Monat
Belehrungen	4260/Monat	3680/Monat	5770/Monat
Zugverweise	123/Monat	87/Monat	73/Monat

Neben sicherheitsrelevanten Vorfällen in den Nahverkehrszügen selbst sind nach Angaben der DB Regio AG im gesamten VBN-Gebiet in begrenztem Umfang auch transportgefährdende Vorfälle wie z. B. Bewerfen von Zügen, Ablegen von Steinen und sonstigen Gegenständen im Gleis u. ä. zu verzeichnen.

Der Anteil der „Schwarzfahrer“ am Fahrgastaufkommen im SPNV ist für das Gebiet der VBN bzw. das Land Bremen seitens der DB Regio AG nicht ausweisbar.

Bei den von der DB Regio AG im Regionalbereich Niedersachsen/Bremen festgestellten Sachbeschädigungen stehen die durch Graffiti verursachten Schäden an erster Stelle. Allein im ersten Halbjahr des Jahres 2000 wurden nach Angaben von DB Regio AG ca. 500 Fälle von Außengraffiti registriert. In einzelnen Monaten waren bis zu 11 % der Reisezugwagen von Graffitischäden betroffen. Im Bereich des VBN kommen Graffitischäden am häufigsten in Bremen Hbf, Bremen-Vegesack, Diepholz, Verden (Aller) und Rotenburg (Wümme) vor. Für das Entfernen von Graffiti entstehen je nach Lackierung der Fahrzeuge Kosten in Höhe von bis zu 180,00 DM/qm zuzüglich Nutzungsausfall.

Die Beschädigungen der Fensterscheiben durch Scratching nimmt nach Angaben der DB Regio AG ständig zu. Daneben verzeichnet die DB Regio AG immer wieder erhebliche Vandalismusschäden an Inneneinrichtungen der Fahrzeuge. Die Palette geht über das Zerstören von Decken- und Wandverkleidungen über das Abreißen von Kopfstützen bis hin zum Entleeren von Feuerlöschern.

Strafbare Handlungen und andere sicherheitsrelevante Vorkommnisse treten verstärkt in den abendlichen Tagesrandlagen auf. Aus örtlicher Sicht ist die Strecke Bremen Hbf — Bremen-Vegesack als Problemstrecke zu nennen.

Die DB Regio AG legt dem Land Bremen und den niedersächsischen Aufgabenträgern für den SPNV monatlich Statusberichte über den von ihr durchgeführten SPNV vor. Darin werden jeweils zusammengefasst für den gesamten Regionalbereich Niedersachsen/Bremen in dem Abschnitt „Sicherheit“ die von der DB Regio AG erhobenen sicherheitsrelevanten Vorkommnisse in Form von Jahresganglinien fortgeschrieben und dargestellt. Dabei wird differenziert nach den Merkmalen „verbale sowie tätliche Handlungen gegenüber Reisenden und Personal“, „Belehrungen“ und „Zugverweise“. Ergänzend wird dazu der Einsatzumfang des Sicherheitspersonals dokumentiert.

Über sicherheitsrelevante Vorfälle auf den in den Zuständigkeitsbereich von Station und Service AG fallenden Bahnhöfen und Haltepunkten liegen dem Senat keine differenzierten Erkenntnisse vor. Häufige Vandalismusschäden sind an Fahrausweisautomaten zu verzeichnen.

4. b) Welche Haltestellen werden als besondere Angsträume eingestuft, und welche Maßnahmen werden dagegen unternommen?

Für die Auswertung der polizeilichen Statistiken und Ermittlungsakten mit dem Ziel, konkrete Haltestellen als Tatorte aus dem so genannten Kriminalitätshellfeld herauszufiltern, um sie dann als Angsträume einzustufen, gelten die bereits in den Vorbemerkungen dargestellten Schwierigkeiten. Umfassende Zusammenstellungen von Haltestellen, die durch kriminelle Vorfälle aufgefallen und von daher als potentielle Angsträume einzustufen sind, sind dem Senat weder für das Land Bremen noch das niedersächsische VBN-Gebiet bekannt.

Die Polizei hat in den letzten zwei Jahren Bürgerbefragungen in Bremen und Bremerhaven durchgeführt und die Adressaten auch zu Unsicherheitsräumen befragt. Dabei haben die Befragten neben Parkplätzen und Grünanlagen auch Bahnhöfe und Haltestellen pauschal als Unsicherheitsorte angegeben. In Bremen-Nord

gaben z. B. 7,4 Prozent der Befragten an, sich auf Bahnhöfen unsicher zu fühlen. Die Umfrageergebnisse lassen jedoch keinen Rückschluss auf konkrete Haltestellen zu.

Auch in der bereits erwähnten Kundenbefragung des VBN wurden die Befragten nach ihrer Einschätzung der Sicherheit (subjektive Sicherheit) im ÖPNV befragt. Die Befragungsergebnisse lassen je nach Region und Tages-/Nachtzeit unterschiedliche Einschätzungen erkennen (siehe Antwort zu Frage 5), konkrete Rückschlüsse auf eine bestimmte Haltestelle können daraus nicht gezogen werden, wohl aber regionale Tendenzen. Dabei ist zu beachten, dass die Antworten auch vor dem jeweiligen gesellschaftlichen Hintergrund (z. B. Stadt-/Umlandverhältnisse) zu werten sind.

Maßnahmen zur Beseitigung von Angsträumen werden im Einzelfall aufgrund der örtlichen Verhältnisse entschieden (dazu siehe auch Antwort zu Frage 9).

5. Zu welchen Tages- bzw. Nachtzeiten und in welchen Regionen ist das Sicherheitsrisiko für Fahrgäste hoch bzw. niedriger?

Zur Frage nach der tageszeitlichen und regionalen Verteilung des objektiven Sicherheitsrisikos (objektive Sicherheit) für Fahrgäste liegen dem Senat aus dem VBN-Gebiet einschließlich des Landes Bremen keine konkreten Informationen vor.

Die Frage, wie Fahrgäste das Sicherheitsrisiko während der Tages- und Nachtzeiten subjektiv einschätzen (subjektive Sicherheit) und wie sie die Örtlichkeiten unter dem Aspekt des Sicherheitsrisikos bewerten, war unter anderem auch Gegenstand der bereits erwähnten Kundenbefragung des VBN.

Danach wird verständlicherweise von den befragten ÖPNV-Kunden das Sicherheitsrisiko in den Nachtstunden grundsätzlich höher als tagsüber eingeschätzt, wobei sich die Fahrgäste nachts in den Fahrzeugen durchweg sicherer fühlen als an den Haltestellen oder Bahnhöfen. Tagsüber zeigen sich kaum gravierende Unterschiede in der Einschätzung der Sicherheit im Hinblick auf ÖPNV-Fahrzeuge und ÖPNV-Anlagen.

Die VBN-Kundenbefragung ermöglicht eine nach Landkreisen und kreisfreien Städten differenzierte regionale Auswertung der subjektiven Sicherheit im ÖPNV einschließlich des SPNV. Haltestellenscharfe Angaben lassen sich daraus nicht ableiten.

6. Gegen welche Personengruppen richteten sich wie viele und welche Straftaten (aufgeteilt nach Alter und Geschlecht)?

Dem Senat liegen hierzu keine Informationen vor.

7. Wie viele Fälle davon konnten durch Ergreifung oder Ermittlung der Täter/-innen aufgeklärt werden und gibt es Erkenntnisse über die Höhe der Dunkelziffer?

Dem Senat liegen hierzu keine Informationen vor.

8. Welche Erkenntnisse hat der Senat über den Umfang des Drogenhandels auf Zügen, Fahrzeugen und Anlagen des öffentlichen Nahverkehrs?

Dem Senat ist bekannt, dass einzelne Linien des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadtgemeinde Bremen von Dealern für die Abwicklung von Rauschgiftgeschäften benutzt werden. Dies gilt auch für einige Haltestellenbereiche wie beispielsweise den Bahnhofsvorplatz, in der Neustadt die Haltestelle Hochschule Bremen sowie die Endhaltestelle Huckelriede. In Bremen-Nord ist der Vegesacker Bahnhof mit dem Vorplatz davon betroffen.

Polizeiliche Ermittlungen und Maßnahmen in öffentlichen Verkehrsmitteln (Straßenbahn- und Buslinien) in der Stadtgemeinde Bremen sind Bestandteil des Brennpunktkonzeptes, dessen Ziel die zeitgleiche Bekämpfung der Rauschgift-Kriminalität an den erkannten Schwerpunkten und in den Straßenbahnen ist. Im Rahmen des Brennpunktkonzeptes, werden insbesondere die zivilen Einsatzdienste der Polizeiinspektionen, das SEK, Kräfte der Bereitschaftspolizei, Diensthundeführer und Kontaktpolizisten eingesetzt. Hierdurch soll nicht nur das Sicherheitsgefühl der Kunden und Kundinnen des öffentlichen Nahverkehrs sowie dessen Personal gestärkt, sondern auch die Attraktivität der Busse und Bahnen für die Anbahnung von Drogengeschäften sowie als Drogenumschlagsplätze für Anbieter und Kunden reduziert werden. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten und mit dem Ziel vorbeugender Wirkung unterstützt die BSAG die polizeilichen Maßnahmen

mit verstärkten Kontrollen durch Mitarbeitern ihres Fahrgastdienstes, Service-Teams und Sicherheitsdienstes auf Linien, bei denen der Verdacht besteht, dass Drogenhandel stattfinden könnte.

Auch für den Drogenhandel gilt grundsätzlich, wie in der Vorbemerkung ausgeführt, dass Straftaten im Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadtgemeinde Bremen von der polizeilichen Kriminalstatistik und dem polizeilichen Anzeigensystem nicht gesondert ausgewiesen werden.

Die „Falldatei Rauschgift“ des Landeskriminalamtes jedoch weist für das Land Bremen folgende Fallentwicklung des Rauschgifthandels im Zusammenhang mit dem ÖPNV aus:

	Handel in Straßenbahnen und an deren Haltestellen	Handel in Bussen und an deren Haltestellen	Handel an und in Bahnhöfen
1997	244 Fälle	14 Fälle	7 Fälle
1998	112 Fälle	45 Fälle	6 Fälle
1999	75 Fälle	33 Fälle	3 Fälle
2000 bis 10/2000	31 Fälle	10 Fälle	3 Fälle

Über Rauschgifthandel im Zusammenhang mit Fahrzeugen oder Betriebsanlagen des ÖPNV im niedersächsischen VBN-Gebiet sowie in Zügen der DB Regio AG liegen dem Senat keine polizeilichen oder unternehmensbezogene Erkenntnisse vor.

9. Welche Vorkehrungen haben die im Land Bremen tätigen Verkehrsunternehmen sowie die zuständigen Behörden zum Schutz der Kund(-inn)en im Nahverkehr sowie der Beschäftigten der Verkehrsunternehmen vor Kriminalität getroffen, und welche Vorkehrungen sind wann geplant?

Sämtliche Verkehrsunternehmen des VBN haben Polizisten der Länder und des Bundesgrenzschutzes die unentgeltliche Beförderung eröffnet, wenn sie ihre Dienstuniform tragen. Damit soll das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und des Personals gestärkt werden.

Die einzelnen Verkehrsunternehmen treffen weiterhin unternehmensspezifische Maßnahmen, um die objektive und subjektive Sicherheit von Fahrgästen und Fahrpersonal zu erhöhen. Dazu gehört insbesondere auch die Möglichkeit des Funkkontaktes zwischen Fahrpersonal und zugehöriger Leitstelle.

Die DB Regio AG — Regionalbereich Niedersachsen/Bremen — sorgt beispielweise VBN-weit durch ein Bündel von Maßnahmen für die Sicherheit der Fahrgäste in ihren Zügen:

— RegionalExpress-Züge (RE), RegionalBahn-Züge (RB) und StadtExpress-Züge (SE) sind je nach Zuglänge und Tageszeit mit einem oder zwei Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) besetzt.

Jeder Kundenbetreuer ist mit einem Handy ausgerüstet, so dass eine jederzeitige Kontaktaufnahme u. a. mit der Transportleitung des Regionalbereiches oder der Sicherheitszentrale sowie dem Bundesgrenzschutz (BGS) oder der Landespolizei gewährleistet ist. Durch das System „direct numbering“ wird mit der Eingabe der Zugnummer in das Handy quasi eine Standleitung zur Transportleitung hergestellt, wodurch eine schnellstmögliche Verbindungsaufnahme sichergestellt ist. Durch das sichtbare Tragen des Handys wird den Reisenden darüber hinaus die Kommunikationsmöglichkeit im Zug aufgezeigt.

— Dem Triebfahrzeugführer ist über den so genannten Zugfunk eine Kontaktaufnahme mit der Transportüberwachung sowie den Fahrdienstleitern an der Strecke möglich.

— In den Zügen des Nahverkehrs (RE, RB und SE) werden Sicherheitskräfte der Bahn Schutz & Service GmbH (BSG) eingesetzt. Auf Problemstrecken sind Sicherheitskräfte in erheblichen Umfang präsent. Bei Bedarf werden die Einsatzpläne kurzfristig der neuen Lage angepasst.

— Des Weiteren ist der Bundesgrenzschutz (BGS) als die für die DB AG zuständige Polizeibehörde zu nennen. Der BGS führt neben Soforteinsätzen bei Gefahr im Verzuge auch Streifenförmigkeit durch.

Neben mündlichen und fernmündlichen Meldungen werden über besondere Vorkommnisse im und am Zug Berichte gefertigt. Diese werden bei einem strafrechtlichen Hintergrund dem Security-Manager zugeleitet, welcher dann die weiteren Schritte einleitet und koordiniert.

Im Juli dieses Jahres wurde weiterhin ein „Sicherheitskreis Bremen“ ins Leben gerufen, in welchem aktuelle Sicherheitsprobleme erörtert werden. Beteiligte sind die DB Regio AG, Regionalbereich Niedersachsen/Bremen und die DB Station & Service AG, Bremen sowie BGS, BSG, Konzernsicherheit der DB AG und die Polizei Bremen (hier u. a. auch die Ermittlungsgruppe Jugend).

Bei der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG (VGB) wurden 1999 im Rahmen eines Pilotprojektes Vidioüberwachungsanlagen in drei Stadtbussen eingebaut. Aufgrund positiver Erfahrungen sollen in diesem Jahr weitere 45 Fahrzeuge mit einer Vidioüberwachungsanlage ausgerüstet werden.

Zum Schutz ihrer Fahrgäste und ihres Personals setzt die BSAG zurzeit Fahrgastdienste und Service-Team Mitarbeiter sowie einen externen Sicherheitsdienst ein. Zusammen mit der Firma Nelsen hat die BSAG weiterhin ein Tochterunternehmen „Bremen Service Team elco GmbH“ gegründet mit dem Ziel, noch mehr Präsenz in den Fahrzeugen zu bieten und die Kontrollen deutlich zu erhöhen. Gleichzeitig soll damit der Anteil der „Schwarzfahrer“ gesenkt werden. Der neue Sicherheitsdienst soll noch im Herbst 2000 die Arbeit aufnehmen. Darüber hinaus soll das Risikopotential für das Fahrpersonal durch die Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs gemindert und die Sicherheit durch das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL-System) mit Notrufeinrichtung erhöht werden.

Zur Intensivierung der Präventions- und Brennpunktarbeit mit Jugendlichen hat die BSAG eine besondere Stelle „Jugend und ÖPNV“, besetzt mit sozialpädagogischen Fachkräften, eingerichtet. Sie kooperiert dabei mit Stadtteilgremien und Schulen wie z. B. bei dem derzeit aktuellen Modellprojekt „Streetwork in Kattenturm“.

In Bremen-Nord findet im Rahmen einer Sicherheitskooperation zwischen der Bremer Straßenbahn AG und dem Polizeirevier Vegesack und ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch in Form von Beratungsgesprächen und Mitarbeiterunterweisungen statt. Dieses Modellprojekt soll in der Stadtgemeinde Bremen flächendeckend im Rahmen der Crime-Control-Initiative eingeführt werden.

Im Rahmen der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in der Stadtgemeinde Bremen durch die Polizeibehörden werden im Zusammenhang mit dem polizeilichen Brennpunktkonzept (siehe Antwort zu Frage 8) Maßnahmen durchgeführt, aus denen eine verstärkte polizeiliche Präsenz in Fahrzeugen des ÖPNV sowie an einzelnen Haltestellen und Bahnhöfen resultiert. Das Brennpunktkonzept wird in den einzelnen Stadtteilen von den Leitern der ortsansässigen Polizeireviere durch Initiativen, die der jeweiligen Problemlagen angepasst sind, begleitet. In diesem Zusammenhang wurden beispielsweise als Folge eines behördenübergreifenden Informationsaustausches über Möglichkeiten zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit bauliche Veränderungen an den Haltestellen Mühlheimer Straße und Osterholzer Landstraße der Linie 1 eingeleitet. Mit gleichem Ziel wurden in Kooperation zwischen BSAG und Polizeibehörden schlecht einsehbare Zugänge zu den Haltestellen Robert-Koch-Straße und Krankenhaus Links der Weser an der Linie 4 in Arsten neu gestaltet. Anderenorts wurden Büsche und Bäume in Haltestellenbereichen gestutzt und die Beleuchtung verbessert, um eine bessere Übersichtlichkeit zu erreichen.

Weiterhin wurde im Auftrag der BSAG ein Gutachten zur „Haltestellengestaltung aus dem Blickwinkel von Frauen“ erstellt, das bei Umgestaltungen und Neuplanungen von ÖPNV-Anlagen Berücksichtigung findet.