

Häufig gestellte Fragen

Stand 10.09.2018

Wie funktioniert die intelligente Videotechnik?

Die vorhandenen Kamerabilder werden live mit der Unterstützung von Software ausgewertet. Ziel ist es, Situationen zu erkennen, die typischerweise zur Störung der Abläufe des Bahnbetriebs in den Bahnhöfen führen. Die Software erkennt diese Situationen anhand eines Vergleichs mit der definierten Standard-Situation und schaltet das jeweilige Bild auf den Monitor. Mitarbeiter bekommen einen Hinweis auf die Situation und können schnell eingreifen.

Wem nützt die intelligente Videotechnik?

In erster Linie wird die intelligente Videotechnik den Kunden der Bahn dienen. Sie soll schneller als bisher Situationen erkennen, die die Abläufe an Bahnhöfen beeinträchtigen oder den Zugbetrieb stören. Damit steigt die Qualität des Bahnbetriebs. Sie ermöglicht Bahnmitarbeitern und Polizisten schneller einzugreifen.

Worin unterscheidet sich die Situationsanalyse von der bisherigen Videobeobachtung?

Bisher werden die Bilder von teils hunderten Kameras in die Bahnhofsbetriebszentralen übertragen. Die dort tätigen Mitarbeiter können diese Bilder nur stichprobenartig bzw. nach einem Hinweis betrachten. Wegen der Vielzahl der Bilder ist eine systematische Betrachtung nicht möglich. Das führt dazu, dass Situationen bisher oft eher zufällig oder nicht schnell genug erkannt werden. Mit der Software sollen diese Situationen nun automatisiert erkannt und das entsprechende Videobild mit einem Hinweiston für den Mitarbeiter angezeigt werden. Damit lassen sich kritische Situationen schneller und zuverlässiger erkennen. Bahnmitarbeiter oder Polizisten können schneller eingreifen.

Gibt es Beispiele, wo vergleichbare Technik im Einsatz ist?

Intelligente Videotechnik ist verschiedentlich im Einsatz. Eine der bekanntesten Anwendungen sind Rückfahrkameras im Auto, die teils anhand von Bildern das Umfeld analysieren. Die Auswertung von Videobildern im öffentlichen Raum ist uns bisher nicht bekannt. Wir betreten also Neuland. Deswegen haben wir den Test in einzelnen Segmenten angelegt, um ein Gefühl zu bekommen, was möglich ist und wo die Technik an Grenzen kommt.

Was erwarten Sie von dem Test?

Wir möchten wissen, ob intelligente Videotechnik unsere Mitarbeiter unterstützen kann, Service und Sicherheit auf Bahnhöfen zu verbessern. Am Ende dient das einem reibungslosen Bahnbetrieb. Davon profitieren alle.

Wird die intelligente Videotechnik im gesamten Bahnhof Südkreuz angewendet?

In den Versuchsbetrieb sind zum Beispiel Kameras auf dem Querbahnsteig (Ringbahn), der Eingangshalle zum Hildegard-Knef-Platz sowie der Fernbahnsteig mit den Gleisen 7 und 8 eingebunden. Die einzelnen Szenarien werden zu unterschiedlichen Zeiten getestet und können auch nicht an allen Kameraperspektiven genutzt werden (Beispiel: Der Test der Versuchsanordnung „Überschreiten von Linien“ ist am Bahnsteig sinnvoll, in der Bahnhofshalle nicht).

Werden im Bahnhof Südkreuz neue Kameras installiert?

Zusätzliche Kameras werden nicht installiert.

Wie viele Kameras sind in den Versuch einbezogen?

Im Bahnhof Südkreuz sind derzeit rund 70 Kameras installiert. Je nach Versuchsphase werden verschiedene Kameras einbezogen.

Kann ich mich der intelligenten Videotechnik am Bahnhof Südkreuz entziehen?

Für Nutzer des Bahnhofs Südkreuz wird es aufgrund der baulichen Gegebenheiten an den jeweiligen Testtagen (Dienstag und Mittwoch) nicht möglich sein, sich dem Versuchsbetrieb zu entziehen.

Allerdings: Für Bahnkunden ergibt sich mit der intelligenten Videotechnik keine andere Situation als bisher. Es findet keine Identifikation von Personen statt.

Wie bisher fertigt ausschließlich die Bundespolizei Aufzeichnungen von den Kamerabildern im Bahnhof.

Führt die intelligente Videotechnik zum Abbau von Bahnhofs- und Sicherheitspersonal?

Nein. Die intelligente Videotechnik unterstützt bei einer späteren Einführung das bestehende Personal und ermöglicht eine schnellere Hilfeleistung oder Gefahrenabwehr.

Ist der Datenschutz gewährleistet?

Der gesamte Test wird von Anfang an von der Berliner Beauftragten für Datenschutz und Informationssicherheit begleitet. Alle Regeln des Datenschutzes werden durch die DB eingehalten, alle Auflagen der Berliner Beauftragten für Datenschutz und Informationssicherheit erfüllt.

Was passiert mit den Aufzeichnungen?

Generell werden Videobilder nur von der Bundespolizei und entsprechend des Bundespolizeigesetzes bis zu 30 Tage aufgezeichnet.

Während des Testbetriebs werden teilweise Bilder gemäß Vereinbarung mit der Datenschutzbehörde vollständig anonymisiert zu Dokumentations-

Bewertungszwecken auch über die 30 Tage hinaus durch die Bundespolizei gespeichert.

In der Teststellung Gegenstand werden vollständig anonymisierte Videodaten der Bundespolizei auch für der DB jeweils für einen bestimmten Zeitraum von wenigen Minuten abrufbar sein. Grund dafür ist die Erkennung, wie es zur Trennung von Mensch und Gepäck kommt. Der Datenschutzbehörde hat diesem Verfahren zugestimmt. Nur bei Auslösung des Alarms können autorisierte Systemnutzer Zugriff auf diese Videobilder nehmen. Keine zusätzliche Datenspeicherung.

Erkennt die Videotechnik Gesichter?

Die Software erkennt anhand von abstrakten Proportionsdaten Menschen. So sind diese von Tieren oder anderen Gegenständen zu unterscheiden. Ein Abgleich mit gespeicherten Daten oder eine Identifizierung von Menschen findet nicht statt.

Kann die Software Personen identifizieren?

Nein. Es gibt bei DB und Bundespolizei keinerlei Datenbanken mit Vergleichsdaten für die Personenerkennung.

Wer kann mir nähere Informationen geben?

Wir informieren fortlaufen und transparent über den Test. Direkte Fragen können per E-Mail gestellt werden: video-an-bahnhoefen@deutschebahn.com

Warum werden die Elemente nacheinander getestet?

Es soll insbesondere der Stand der Softwarelösungen für die einzelnen Anwendungen erfasst und mit den verschiedenen Ansätzen der drei Anbieter verglichen werden.

Warum gibt es nur zwei Testtage pro Woche?

Die Tests finden ausschließlich mit freiwilligen Testpersonen statt, die nach bestimmten Vorgaben die zu erkennende Situation simulieren. Dabei geht es nicht nur um die Erkennung an sich, sondern auch um die Abgrenzung der Situationen, die erkannt werden sollen, zu den Situationen, die als Normalzustand keine Meldung auslösen sollen. Die Zeit zwischen den Testtagen dient zur Justierung, Auswertung und Weiterentwicklung der Systeme.

Wer sind die Testpersonen?

Studenten und Auszubildende der DB. Alle Teilnehmer sind freiwillig dabei.

Wie testen Sie das Betreten des Gleisbereichs?

Der Gleisbereich wird nicht betreten. Für den Test werden virtuelle Linien auf dem Bahnsteig definiert.

Was kostet der Test?

Vorbereitung und Durchführung des Tests kosten rund 100.000 Euro. Darin sind die Aufwandsentschädigungen für die Testpersonen enthalten. Den aus der Marktanfrage ausgewählten drei Anbietern bieten wir mit dem Test die Chance, ihre Software auf unserem Bahnhof weiterzuentwickeln. Davon profitieren beide Seiten.