

TAGESSPIEGEL BACKGROUND

Verkehr & Smart Mobility

Frauen fühlen sich nachts unsicher an Bahnsteigen

Knapp die Hälfte aller Frauen meidet in der Nacht den ÖPNV. Studien zeigen, dass es zwischen dem subjektiven Sicherheitsempfinden und tatsächlichen Delikten große Unterschiede gibt. Die wirkungsvollste Maßnahme ist die erhöhte Präsenz von Sicherheitskräften, meint die Bahnbranche selbst.



von Clara Nack

veröffentlicht am 14.12.2022

Frauen schränken ihr Mobilitätsverhalten nachts deutlich stärker ein als Männer: **Gut die Hälfte** von ihnen meidet nachts den ÖPNV. Hingegen machten **nur rund 27 Prozent der Männer** bei der groß angelegten Studie des Innenministeriums zwischen Ende 2020 und Anfang 2021 diese Angabe. Innenministerin **Nancy Faeser** (SPD) betonte: „Das können wir so nicht hinnehmen“.

Der ÖPNV und die **Bahnhöfe scheinen Angsträume zu sein.** Heruntergekommene Bahnhofsgebäude und Haltestellen, schlechte

Beleuchtung und ein Mangel an Sicherheitspersonal können **zum fehlenden Sicherheitsgefühl** beitragen. Wer den öffentlichen Verkehr attraktiver machen will, kommt an der Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste nicht vorbei, weiß **Dirk Flege**, Geschäftsführer des Verkehrsbündnisses Allianz Pro Schiene. „Es ist relevant für die Verkehrswende, dass die Leute sich sicher fühlen, nur dann steigen sie wirklich in Bus und Bahn um,“ sagt er.

Dabei sei nicht ausschlaggebend, was die Statistiken der Polizei zu tatsächlichen Delikten zeigten, sondern **wie sich die Menschen fühlten**. „Das Umfrageergebnis sollte **ein Wecksignal** für die Bundesländer, die Nahverkehrsunternehmen und die öffentliche Hand sein“, mahnt Flege. Zudem gäbe es auch gar **keine belastbaren Statistiken** zur Kriminalität an Bahnhöfen oder in Zügen. „Die Bahn kann gar nicht kommunizieren, wie die Situation tatsächlich ist“, sagt er und fordert daher einen Bundesbericht zur Sicherheit im öffentlichen Verkehr, der die Sicherheit auch objektiv abbilde.

Sicherheitskräfte als wirkungsvollste Maßnahme

Was **die Deutsche Bahn** kommuniziert, sind die **170 Millionen Euro**, die jährlich in die Hand genommen werden, um das Sicherheitskonzept zu optimieren. Wichtigste Säule seien die rund 4300 Sicherheitskräfte, die gemeinsam mit rund 6000 Beamt:innen der Bundespolizei die Bahnhöfe und Züge bestreifen. Aktuell unterstützen rund **9000 Kameras in der Videoüberwachung**. Auszureichen scheint das nicht, denn Innenministerin Faeser forderte bereits eine höhere Präsenz von Personal in den öffentlichen Verkehrsmitteln, zudem brauche es mehr Videoüberwachung.

Flege erklärt: „Die Sicherheitsleute sollten im Idealfall **Personal der Eisenbahnunternehmen** sein“. Eine repräsentative **Forsa-Umfrage** der Allianz Pro Schiene ergab, dass Fahrgäste sich wohler mit Bahnpersonal als mit der Polizei fühlen. Während der Chaos-Sommer an europäischen

Flughäfen zeigte, dass qualifiziertes Sicherheitspersonal derzeit **eine Rarität auf dem Bewerber:innenmarkt** ist, sei ein vergleichbarer Personalmangel in der Bahnbranche nicht vorhanden, meint Flege.

Hans-Hilmar Rischke, Chef der DB-Konzernsicherheit, bestätigt, dass es genug Fachkräfte am Markt gäbe, aber: „Wenn wir auch in Zukunft qualifizierte Sicherheitskräfte gewinnen wollen, benötigen wir das Agreement der Aufgabenträger für **einheitliche Qualifizierungsstandards** und entsprechende Budgets.“

Attraktive Bahnhöfe wirken sicherer

Da der Einsatz von qualifiziertem Personal die wirkungsvollste Sicherheitsmaßnahme sei, fordert die Allianz pro Schiene auch **von der öffentlichen Hand** einen aktiven Beitrag, um die Präsenz im öffentlichen Personenverkehr bundesweit zu erhöhen. „Die Kolleg:innen von der DB Sicherheit **brauchen Verstärkung!** Gerade im Zuge der Maskenkontrolle und des Neun-Euro Tickets wurden sie stark eingespannt, und ihre eigentlichen Aufgaben kommen zu kurz“, findet auch **Cosima Ingenschay**, stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).

Im Zuge der **angekündigten Generalsanierungen** will die Deutsche Bahn auch die Bahnhofsgebäude sanieren und somit attraktiver und sicherer gestalten. Der Konzern hat sich zudem entschieden, keine Empfangsgebäude mehr zu verkaufen. Doch gerade im ländlichen Raum sei nur noch **ein Bruchteil davon in DB-Hand**, weiß Flege: „Häufig ist unklar, wem die verfallenden Gebäude gehören – viele davon sehen nicht mal mehr bei Tageslicht einladend aus.“

Ingenschay stimmt ihm zu: „Vandalismus und **ein abgerocktes Aussehen** reduzieren das Sicherheitsgefühl – wo solche Dinge passieren, ohne das es jemandem nachhaltig auffällt, passieren auch andere Sachen.“ Am Ende seien es andere Menschen, die Sicherheit schaffen. Deswegen schlägt

Ingenschay vor, Bahnhöfe langfristig **als Verkehrsplattformen** in Kommunen einzubetten: „Dort müssen andere Verkehrsangebote integriert werden, die dazu führen, dass sich dort mehr Menschen aufhalten und auch die Bahnhofsumgebung sicherer machen.“

DB: Es braucht Zivilcourage

Denn die Sicherheit an Bahnhöfen sei **eine Milieufrage**, glaubt die Gewerkschafterin: „Stadtplanung und Mobilitätsplanung müssen zusammen gedacht werden. Nicht nur die Haltestellen und Bahnhöfe, auch die Wege dahin müssen **gut beleuchtet sein**, damit Fahrgäste sich sicher fühlen, sonst wird der ÖPNV nicht genutzt.“ Langfristig sollte auch über eine **engere nächtliche Taktung** der Verkehrsmittel nachgedacht werden, auch das erhöhe das subjektive Sicherheitsgefühl.

Am **Sicherheitsbahnhof Berlin Südkreuz** erprobte die Deutsche Bahn derweil eine **Hilferuf-App** mit Personenortung. Wenn diese ausgelöst werden muss, ist jedoch meist schon etwas passiert. DB-Sicherheitschef Rischke wünscht sich über die DB-Maßnahmen hinaus: „Zivilcourage ist das A und O. Ich würde mir wünschen, dass wir in der Gesellschaft breiter über das Thema sprechen können. Das **Wegschauen muss aufhören**.“

Wer definitiv nicht wegschauen würde, wären verstärkt eingesetzte Sicherheitskräfte der Bahn, die in ihrer umfangreichen Ausbildung auch eine soziale **Schulung mit Schwerpunkt Deeskalation** durchlaufen. „Die soziale Schulung resultiert aus den **wachsenden Übergriffen** gegen unsere Belegschaft, von denen vorrangig Zugbegleiter:innen im Nah- und Regionalverkehr sowie Sicherheitskräfte betroffen sind“, sagt Rischke.

Auch als Gewerkschaft sei man das Thema **Sicherheit für die Beschäftigten** angegangen, sagt Ingenschay und mahnt an: „Wenn die Beschäftigten, wohlgemerkt in Arbeitsuniform, sich in bestimmten Situationen schon unsicher fühlen, wie fühlen sich dann erst Fahrgäste?“

Positivbeispiele: Coburg und Spandau

Doch auch Positivbeispiele gibt es. Die Allianz Pro Schiene kürt jedes Jahr den **Bahnhof des Jahres**, 2022 wurde es Coburg. „Dort gibt es keine dunklen Ecken, sondern man fühlt sich eher wie in einem barocken Schloss“, sagt Flege. Auch Rischke hat einen Favoriten in Sachen positive Sicherheitswahrnehmung: „In Spandau ist alles korrekt gereinigt, es gibt **intensive Beleuchtung** und Videoüberwachung.“

Ein von Innenministerin Faeser nach der Studienvorstellung angekündigtes Gespräch zur verstärkten Sicherheit an Bahnhöfen habe **noch nicht stattgefunden**. Bereits im Dezember 2020 habe man sich aber darauf verständigt, die **Zahl der Videokameras** an den Bahnhöfen bundesweit auf rund 11.000 bis Ende 2024 zu erhöhen, erinnert Rischke.