

**Thomas Feltes**

**Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr<sup>1</sup>**

**(Beitrag für „Public Transport International“ 5, 2004)**

**Unsicherheit im öffentlicher Raum: Die Angst des Bürgers vor dem Fremden**

Öffentliche wie individuelle Sicherheit werden als wichtiges Gut in der postmodernen Gesellschaft gesehen – auch und gerade im öffentlichen Bereich und im Personennahverkehr. Nicht nur Pünktlichkeit, Preiswürdigkeit und Qualität der Beförderungsmittel spielen eine Rolle, sondern zunehmend auch das Gefühl, sicher unterwegs zu sein. Sicherheit gehört zur immateriellen Infrastruktur moderner Gesellschaften. Dabei hat sich das subjektive Sicherheitsgefühl vieler Bürger in den letzten Jahren deutlich verschlechtert, und zwar vor allem im öffentlichen Raum, auf Strassen, Plätzen, Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Orten, wo einander unbekannte Menschen zusammenkommen und ohne dass es in den meisten Fällen objektive Gründe für dafür gibt.

**Die Rolle der Polizei**

Viele glauben, dass mehr Polizei auch automatisch mehr Sicherheit bedeutet. Die empirischen Ergebnisse hierzu sind allerdings eher ernüchternd. Die tatsächlichen Möglichkeiten der Polizei, Kriminalität zu bekämpfen oder zu verhindern, sind eher beschränkt. Wirkungsvolle Prävention ist dort möglich, wo die Polizei intensiv mit Bürgern, aber auch mit anderen Institutionen im Gemeinwesen zusammenarbeitet. Solche Modelle der Kommunalen Kriminalprävention (Community Crime Prevention) haben sich inzwischen europaweit etabliert, wobei eine intensive Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsbetriebe nicht überall erfolgt, aber dringend notwendig ist. Kriminologische Studien haben gezeigt, dass die Wahrnehmung von Polizeipräsenz durchaus auch mit erhöhter Kriminalitätsfurcht verbunden sein kann, vor allem, wenn sie als unbegründet angesehen wird. Entsprechend ist auch mehr Sicherheitspersonal im öffentlichen Nahverkehr dann keine gute Lösung, wenn es sich um militärisch auftretende Personen mit entsprechenden Uniformen handelt. Richtig wäre es, Servicepersonal einzusetzen, das über eine Zusatzausbildung im Bereich Sicherheit verfügt. Wichtig

ist es auch, durch Öffentlichkeitsarbeit und vertrauensbildende Maßnahmen ein realistisches Bild der individuellen Bedrohung zu vermitteln. Massivere Kontrollstrategien wie die „Zero-Tolerance-Politik“ führen zu sozialer Säuberung, Intensivierung der Unterschiede zwischen sozialen Klassen in der Gesellschaft und damit zu einer Gefährdung demokratischer Strukturen, da Ausgrenzung als soziale Problemlösung akzeptiert wird.

### **Opferwerden vom Hörensagen**

In einer Anfang von uns in der Schweiz durchgeführten Studie<sup>2</sup> zeigte sich, dass diejenigen, die jemanden kennen, der Opfer geworden ist, massiv höhere Ängste haben als andere. Kommunikation über Unsicherheit ist offensichtlich bedrohlicher als die Unsicherheit selbst. Bekanntlich ist ein schlechtes Image (z.B. eines Bahnhofes, eines Stadtteils, aber auch eines Unternehmens des Personennahverkehrs) sehr schnell hergestellt, aber nur sehr langsam und aufwendig abzubauen.

Bürger fürchten sich dort, wo es dunkel ist, wo es im weitesten Sinne „unordentlich“ ist und wo es „Fremde“ gibt. Mit dieser Angst werden indirekt Ur-Ängste artikuliert, die ursprünglich dem Schutz des Menschen dienen: Man konnte nicht wissen, ob der Fremde, der einem entgegentrat, dies in böser oder guter Absicht tat. Inzwischen ist diese Angst aber in den meisten Alltagssituationen eher von Nachteil. Dort, wo die meisten Fremden sind, ist das persönliche Sicherheitsgefühl am niedrigsten. Der Personennahverkehr ist aber ein Bereich, wo man immer auf fremde Personen trifft. Damit ist dieser Bereich automatisch mit Angst besetzt, und diese Ausgangssituation wird durch bewusste oder unbewusste Verweigerung von verbaler wie nonverbaler Kommunikation noch verstärkt.

Hinzu kommt, dass seit geraumer Zeit eine Verlagerung von abstrakten Lebensängsten in den konkreten Bereich der Verbrechensfurcht erfolgt. Viele Bürger sehen sowohl ihre individuelle, als auch die gesellschaftliche Zukunft als Bedrohung. Eine „politische Ökonomie der Unsicherheit“, wie *Bourdieu* dies bezeichnet, breitet sich aus. Gleichzeitig nimmt das Vertrauen in den Staat massiv ab und der Ruf nach der Polizei nimmt zu.

## **Signale der Unsicherheit: Bahnhöfe**

Neben den personalisierten Befürchtungen spielen Signale der Unsicherheit oder Unordnung (signs of incivilities) eine zunehmende Rolle. In der Schweiz wurden von mehr als der Hälfte aller Befragten die Bahnhöfe als Orte genannt, an denen man sich unsicher fühlt. Bahnhöfe und Haltestellen sind der Furchtort Nr. 1. Grund dafür sind „zweifelhaften Gestalten“, aber auch wahrgenommene Unordnung, die sich beispielsweise in unklaren Hinweisschildern oder komplizierten Fahrkartenautomaten ausdrücken kann. Für Großbritannien stellte eine Studie des britischen *Home Office*<sup>3</sup> fest, dass sich insbesondere junge Menschen zunehmend durch unsoziales Verhalten belästigt fühlen oder Opfer dieses Verhaltens wurden. Offensichtlich gibt es einen Zusammenhang zwischen Unordnung, Kriminalität und Sicherheitsgefühl. Hier ist es allerdings wichtig zu erkennen, dass es sich nicht um einen kausalen Zusammenhang handelt, sondern dass Unordnung und Kriminalität besonders in Gebieten auftreten, in denen die soziale Kontrolle und der soziale Zusammenhalt gering sind, das Armutsniveau hingegen hoch. Es gibt zwar einen Zusammenhang zwischen Kriminalität und öffentlicher Unordnung, aber Unordnung lässt nicht unmittelbar und direkt Kriminalität entstehen<sup>4</sup>; vielmehr sind es die sozio-strukturellen Bedingungen einer Nachbarschaft, die beides begünstigen. Dementsprechend nützt es wenig, die Unordnung zu beseitigen, ohne sich auch den strukturellen Bedingungen zuzuwenden.

## **Präventionsmöglichkeiten**

Europaweit werden inzwischen Video-Kameras in Bahnen und Bussen eingebaut und Bahnhöfe und Haltestellen entsprechend überwacht. Der präventive Effekt ist jedoch umstritten und tritt nur dort ein, wo gleichzeitig andere Maßnahmen (z.B. bessere Beleuchtung) ergriffen werden und ein schnelles Eingreifen von Polizei oder privaten Sicherheitsdiensten gewährleistet ist. Neben Versuchen der Technoprävention, die nur bedingt erfolgreich sind, werden zunehmend Belebtheit und informelle soziale Kontrolle bewusst als Präventionsfaktoren eingesetzt. Viele Verkehrsbetriebe gehen dabei davon aus, dass Gewalt im öffentlichen Personennahverkehr durch eine Verbesserung der sozialen Atmosphäre positiv beeinflusst werden kann.

Insgesamt ist der öffentliche Nahverkehr wesentlich sicherer, als allgemein angenommen wird. Insbesondere ist das Risiko, Opfer einer Straftat zu werden, dort deutlich niedriger als auf Strassen oder Plätzen oder auch in der eigenen Wohnung. Die Kunden der Verkehrsbetriebe sind somit wesentlich sicherer als sie es vermuten. Dennoch fühlt sich (beispielsweise in Berlin) abends und nachts jeder zweite Fahrgast unsicher.

Um Präventionsaktivitäten zu organisieren wurde im Ruhrgebiet im Bereich des Personennahverkehrs eine „Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention“ (ZeRP) gegründet. Ihr Ziel es ist, Aktivitäten im Zusammenhang mit Sicherheit und Ordnung in diesem Ballungsbereich, in dem insgesamt über 6 Millionen Einwohner leben und arbeiten, zu koordinieren und weiter zu entwickeln. Die Zentralstelle stimmt übergreifende Maßnahmen ab und hat verschiedene Projekte entwickelt. Neuerdings werden sog. „Qualitätsscouts“ eingesetzt: Kunden, die regelmäßig bestimmte Bahnen oder Busse benutzen, arbeiten eng mit den Verkehrsbetrieben zusammen, um die Qualität und Sicherheit zu verbessern<sup>5</sup>. In dem Projekt „Schüler als Fahrzeugbegleiter“ werden Schüler zur Begleitung in Schulbussen eingesetzt werden, um Streit zu schlichten, Vandalismus zu verhindern und als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen<sup>6</sup>.

## **Konsequenzen**

Sicherheit im öffentlichen Raum wird zunehmend zu einem wichtigen und prägenden Thema in der gesellschaftlichen Diskussion. Strassen und Plätze, Haltestellen und Bahnhöfe sind untrennbar miteinander verbunden und stellen wichtige Kommunikationszentren dar. Ein Sicherheitskonzept für den Personennahverkehr muss daher in enger Zusammenarbeit zwischen den politisch verantwortlichen Gremien einer Gemeinde, der lokalen Wirtschaft (Geschäfte, Restaurants, Vergnügungsbetriebe etc.) und den Betreibern des Personennahverkehrs erstellt werden. Ein angemessenes Sicherheitskonzept setzt eine angemessene Sicherheitsanalyse voraus, die die objektive Sicherheitslage ebenso wie das subjektive Sicherheitsgefühl der Bürger und der Kunden berücksichtigt. Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr sind Bestandteil einer Kunden- und Dienstleistungsorientierung, die für moderne Unternehmen selbstverständlich ist. Ein Sicherheitskonzept ist so aufzubauen, dass keine Be-

völkerungsgruppen systematisch ausgegrenzt oder stigmatisiert werden. Der Personennahverkehr hat hier eine besondere gesellschaftliche Verantwortung. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr sind aufeinander abzustimmen und miteinander zu vernetzen. Die Verantwortlichkeiten für den Bereich Sicherheit und Ordnung in Unternehmen des Personennahverkehrs sind klar zu regeln. Die Einrichtung einer eigenen „task force“ ist zu empfehlen, die auch die subjektiven Sicherheitsaspekte berücksichtigt und in der Sozialwissenschaftler und Psychologen mitarbeiten. Die Analysen, Lösungen und Konsequenzen der Arbeit im Zusammenhang mit Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr sind den Bürgern und Kunden gegenüber transparent zu machen.

---

<sup>1</sup> Dem Beitrag liegt ein Bericht für die Europäische Transportministerkonferenz zugrunde, den der Autor für den ECMT Round Table 123, Vandalism and Security in Urban Public Passenger Transport im April 2002 in Paris erstellt hatte. Die vollständige Fassung des Berichtes (mit einer umfangreichen, bebilderten Anlage) ist im Internet unter [www.thomasfelt.de](http://www.thomasfelt.de) verfügbar.

<sup>2</sup> Vgl. <http://www.thomasfelt.de/Literatur.htm#2001>

<sup>3</sup> Antisocial behaviour and disorder: findings from the 2000 British Crime Survey, Home Office, Research, Development and Statistics Directorate, Findings 145, London 2001, table 3 [www.homeoffice.gov.uk/rds/bcs1.html](http://www.homeoffice.gov.uk/rds/bcs1.html)

<sup>4</sup> Robert J. Sampson, Stephen W. Raudenbush, Disorder in Urban Neighborhoods – Does it lead to crime? <http://www.ojp.usdoj.gov/nij/pubs.htm>. Der ursprüngliche „Broken Windows-Beitrag von James Q. Wilson, der das New Yorker Zero Tolerance Project ausgelöst haben soll, ist verfügbar in der Originalversion von 1982 in der Zeitschrift The Atlantic <http://www.theatlantic.com/politics/crime/windows.htm> In der gleichen Zeitschrift erschien auch „Thinking about crime“ vom gleichen Autor im September 1983 <http://www.theatlantic.com/politics/crime/wilson.htm>

<sup>5</sup> vgl. [www.vrr.de/innovation](http://www.vrr.de/innovation)

<sup>6</sup> s. [www.bogestra.de](http://www.bogestra.de); dieses Projekt wird derzeit vom Bochumer Lehrstuhl für Kriminologie evaluiert; s. [www.rub.de/kriminologie](http://www.rub.de/kriminologie) .