

Florian Flörsheimer, Florian Horn, Janek Guthammer,
Gabriel Heuving, Paul Hinney, Rozerin Karaterzi, Khaled
Abdul Majid, Klaudia Stachera

Einfluss des Einsatzes von privaten Sicher- heitsdienstleistern auf die subjektive Sicher- heit von Bahnreisenden

Berlin ■ Dezember 2025

Die Urheberrechte liegen bei der Verfasserin.



Diese Publikation wird unter den Bedingungen einer Creative-Commons-Lizenz veröffentlicht:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>. Sie dürfen das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen. Dabei gelten folgende Bedingungen: Sie müssen den vollständigen Namen der Autorin und des Herausgebers nennen. Das Werk darf nicht bearbeitet oder abgeändert werden. Eine kommerzielle Nutzung oder Veräußerung des Werkes wird ausgeschlossen.

Florian Flörsheimer, Florian Horn, Janek Guthammer, Gabriel Heuving, Paul Hinney, Rozerin Karaterzi, Khaled Ab-dul Majid, Klaudia Stachera: Einfluss des Einsatzes von privaten Sicherheitsdienstleistern auf die subjektive Sicherheit von Bahnreisenden

FÖPS Digital Nr. 18

Herausgegeben vom Forschungsinstitut für öffentliche und private Sicherheit (FÖPS Berlin) der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin

www.foeps-berlin.org

DOI: <https://doi.org/10.4393/opushwr-4592>

HWR Berlin

Berlin, Dezember 2025

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Vorwort	5
1. Theoretischer Hintergrund	6
2. Stand der Forschung	7
3. Feldbeobachtungen am Berliner Hauptbahnhof	10
4. Befragung	14
4.1 Struktur des Fragebogens	14
4.2 Demografische Daten der Befragung	15
4.3 Auswertung und Interpretation	19
5. Schlussfolgerungen und Empfehlungen	39
6. Umsetzung	42
Literatur	44
Anhang: Fragebogen "Reiseverhalten & Nutzung DB"	46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Die Wahrnehmung der Sicherheitskräfte leidet unter den grellen Farben und Werbeplakaten innerhalb des Hauptbahnhofes	10
Abbildung 2 Sicherheitskräfte gehen in dem "Gewusel" eines Bahnhofes unter	11
Abbildung 3 Altersverteilung in der Befragung	16
Abbildung 4 Angaben zum Geschlecht der Teilnehmenden	17
Abbildung 5 Herkunft und mögliche Sozialisation der Befragten	18
Abbildung 6 Nutzungsfrequenz	19
Abbildung 7 Nutzungshäufigkeit nach Uhrzeit	21
Abbildung 8 Zeiten mit dem höchsten Unsicherheitsempfinden	22
Abbildung 9 Prägende Faktoren des Sicherheitsgefühls	24
Abbildung 10 Maßnahmen, welche das Sicherheitsgefühl an Bahnhöfen stärken würden	26
Abbildung 11 Erfahrungen mit negativen Vorfällen	28
Abbildung 12 Bereiche, die als besonders unsicher wahrgenommen werden	30
Abbildung 13 Wahrnehmungshäufigkeit von Sicherheitskräften	31
Abbildung 14 Verhaltensanpassung durch Präsenz des Sicherheitspersonals	34
Abbildung 15 Antworten auf die Frage: Sollte die Dienstkleidung Ihrer Meinung nach...	37

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Gegenüberstellung der Westenformen	12
Tabelle 2	Verteilung der Antworten auf die Frage nach dem Vertrauen in die Kompetenz des Sicherheitspersonals	36

Vorwort

Die vorliegende Untersuchung entstand im Rahmen eines Vertiefungsmoduls im Bachelorstudiengang Sicherheitsmanagement an der Hochschule für Wirtschaft und Recht (HWR) Berlin. Sie wurde von Studierenden unter der Betreuung von Dr. Florian Flörsheimer (HWR) und Florian Horn (DB InfraGO AG) durchgeführt und widmet sich einem aktuellen Thema: der subjektiven Sicherheitswahrnehmung im Bahnhofsbereich sowie der Rolle privater Sicherheitskräfte in diesem Kontext.

Bahnhöfe sind seit jeher sensible Orte gesellschaftlicher Interaktion. Als halböffentliche Räume mit hoher Personenfrequenz, sozialer Heterogenität und komplexer Infrastruktur sind sie für Sicherheitsakteure besonders herausfordernd. Die zunehmende Delegation sicherheitsrelevanter Aufgaben an private Sicherheitsdienste wirft dabei grundlegende Fragen auf – nicht nur hinsichtlich der Effektivität und Legitimität solcher Maßnahmen, sondern auch in Bezug auf ihre Wahrnehmung durch die Bevölkerung.

Die vorliegende Studie knüpft an bestehende Forschungsarbeiten zur „Pluralisierung von Sicherheit“ und dem Wandel städtischer Sicherheitsarchitekturen an. Sie reiht sich in ein breiteres Forschungsfeld ein, das die Rolle und Wirkung privater Sicherheitsakteure in öffentlichen und halböffentlichen Räumen untersucht – insbesondere im Hinblick auf subjektives Sicherheitsempfinden, soziale Kontrolle und Raumanneignung.

Besonderes Augenmerk lag dabei auf der konkreten Praxisrelevanz: Inwiefern trägt die Präsenz von Sicherheitskräften zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl bei – und für wen? Die politischen und gesellschaftlichen Forderungen nach „mehr Sicherheitspersonal“ als Reaktion auf Gewaltstraftaten sollten hinterfragt werden. Die Ergebnisse liefern differenzierte Einblicke in Wahrnehmungen, Ambivalenzen und Erwartungen der Bahnstreckennutzerinnen und -nutzer. Sie machen deutlich, dass Sicherheit im öffentlichen Raum nicht ausschließlich durch technische oder personelle Maßnahmen erzeugt wird, sondern stark durch Vertrauen, Kommunikation und Erfahrungsräume geprägt ist.

Die Studie wurde durch Studierende in enger Abstimmung mit der Praxispartnerin DB Sicherheit GmbH realisiert. Wir danken allen Beteiligten für ihr Engagement, insbesondere für die sorgfältige empirische Erhebung und kritische Reflexion der Ergebnisse. Unser besonderer Dank gilt zudem den Teilnehmenden der Befragung, deren Perspektiven einen wertvollen Beitrag zur Diskussion um Sicherheit, Ordnung und Lebensqualität im urbanen Raum leisten.

Wir hoffen, mit dieser Arbeit nicht nur einen empirisch fundierten Beitrag zur Sicherheitsforschung zu leisten, sondern auch Impulse für die Weiterentwicklung praktischer Sicherheitsstrategien im Bahnhofsbereich zu geben.

1. Theoretischer Hintergrund

Bahnhöfe sind zentrale Orte des öffentlichen Lebens und wichtige Knotenpunkte moderner Mobilität. Besonders der Berliner Hauptbahnhof, einer der größten Verkehrsknoten Deutschlands, ist täglich Anlaufstelle für tausende Reisende. Diese hohe Frequenz stellt nicht nur logistische Anforderungen, sondern erfordert auch ein hohes Maß an Sicherheit und Ordnung. Während sich die objektive Sicherheitslage etwa durch Kriminalitätsstatistiken oder Einsatzberichte recht klar erfassen lässt, rückt das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zunehmend in den Fokus, insbesondere, weil es das Verhalten, die Aufenthaltsdauer und die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs stark beeinflussen kann.

Die Ergebnisse dieser Studie sollen Aufschluss darüber geben, welche Faktoren wie Sichtbarkeit, Verhalten, Erkennbarkeit oder Kommunikation des Sicherheitspersonals besonders relevant für das subjektive Sicherheitsgefühl sind. Gleichzeitig berücksichtigen sie auch weitere Aspekte wie Beleuchtung oder bauliche Gestaltung, um ein umfassendes Bild der Sicherheitswahrnehmung im Bahnhofsumfeld zu zeichnen.

2. Stand der Forschung

Die Bedeutung subjektiv empfundener Sicherheit erfährt im öffentlichen Diskurs und in der sicherheitspolitischen Praxis eine zunehmende Relevanz. Objektive Sicherheitsindikatoren, wie beispielsweise Kriminalitätsraten oder Einsatzberichte der Polizei, erlauben eine valide Analyse der tatsächlichen Gefährdungslage. Das subjektive Sicherheitsempfinden hingegen ist nur schwer quantifizierbar. Die vorliegende Thematik ist komplex und vielschichtig.

Das Konstrukt „Sicherheitsempfinden“ wird sowohl kognitiv (z. B. Risikoeinschätzung) als auch affektiv (z. B. Bedrohungsgefühle) bestimmt und ist maßgeblich durch situative, soziale und kommunikative Kontexte beeinflusst (Gerhold et al., 2020). Im Kontext des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) ist das subjektive Sicherheitsempfinden von besonderer Relevanz, da es das Mobilitätsverhalten unmittelbar beeinflusst.

Menschen meiden potenziell bestimmte Orte oder Zeiträume – etwa nächtliche Bahnfahrten oder wenig frequentierte Bahnhöfe – wenn sie sich dort unsicher fühlen. Eine Vielzahl von Studien offenbart eine signifikante Diskrepanz zwischen der objektiven Sicherheitslage und dem subjektiven Empfinden. Das WiSima-Projekt¹ konnte belegen, dass sich viele Fahrgäst*innen im ÖPNV tagsüber sicher fühlen, nachts oder in schlecht beleuchteten Bereichen jedoch erhebliche Unsicherheiten verspüren, obwohl dort keine statistische Häufung von Straftaten nachgewiesen werden kann (ebd.).

Diese Differenz lässt sich unter anderem durch personalisierte Risikowahrnehmungen erklären, die sich aus individuellen Erfahrungen (z. B. Viktimisierung), sozialen Heuristiken, medial vermittelten Bedrohungsszenarien oder kulturell geprägten Erwartungshaltungen speisen (ebd.). Das Erleben von Sicherheit ist demnach nicht nur das Resultat physischer Schutzmaßnahmen, sondern auch das Ergebnis gesellschaftlicher Diskurse, kollektiver Erzählungen und institutioneller Kommunikation.

Es zeigt sich, dass insbesondere marginalisierte Gruppen, wie etwa obdachlose Personen oder Menschen mit sichtbarem Suchtverhalten, häufig in Konflikt mit privaten Sicherheitsdiensten geraten. In der empirischen Studie „Sichere Bahnhöfe für alle“ wurden ambivalente Haltungen gegenüber Sicherheitsdienstleistern dokumentiert.

Obgleich viele Fahrgäst*innen die Anwesenheit der Sicherheitskräfte als beruhigend empfinden, erleben Nutzer*innen sozialer Hilfseinrichtungen Interaktionen mit Sicherheitsdiensten zum Teil als ausgrenzend oder stigmatisierend (vgl. Hirsch

¹ WiSima steht für „Wirtschaftlichkeit von Sicherheitsmaßnahmen im öffentlichen Personenverkehr“ und ist ein BMFTR-gefördertes Forschungsprojekt: https://www.sifo.de/sifo/de/projekte/gesellschaft/neue-oekonomische-aspekte/wisima/wisima_node.html, letzter Aufruf: 13.08.2025.

et al., 2023). Dies verweist auf ein zentrales Dilemma pluraler Sicherheitsproduktion: Es besteht die Notwendigkeit, unterschiedlichen Sicherheitsbedürfnissen gerecht zu werden, ohne dabei exkludierende oder diskriminierende Praktiken zu reproduzieren.

In diesem Zusammenhang ist die rechtliche und normative Stellung von Bahnhöfen als halböffentliche Räume von zentraler Relevanz. Obwohl Bahnhöfe dem Hausrecht der Betreiber unterliegen, sind sie aufgrund ihrer Funktion als Teil der öffentlichen Infrastruktur als Räume mit hoher sozialer Durchmischung und Nutzungsdiversität zu betrachten. Dies erfordert von Sicherheitsdiensten ein besonders hohes Maß an Sensibilität im Umgang mit vulnerablen Gruppen. Maßnahmen, die auf Verdrängung oder Kontrolle abzielen, etwa Platzverweise oder Ausschlüsse, können das Sicherheitsempfinden bestimmter Nutzergruppen steigern, gleichzeitig jedoch bei anderen zu einem Gefühl der Ausgrenzung und Stigmatisierung führen (Gerhold et al., 2020; Hirsch et al., 2023).

In diesem Zusammenhang gewinnt der Ansatz der kooperativen Sicherheitsproduktion an Signifikanz. Die Studie „Sichere Bahnhöfe für alle“ betont, dass an mehreren Bahnhöfen bereits Formen der Zusammenarbeit zwischen privaten Sicherheitsdiensten, Polizei, Sozialarbeit und zivilgesellschaftlichen Einrichtungen existieren, etwa in Form von gemeinsamen Sicherheitswachen, runden Tischen oder Fallbesprechungen. Der Einsatz solcher Formate kann eine optimierte Koordination, einen gesteigerten Informationsaustausch und die Schaffung einer fundierten Grundlage für ein inklusiveres Sicherheitsverständnis fördern. Letzteres zeichnet sich dadurch aus, dass es soziale Problemlagen nicht ignoriert, sondern in die Betrachtung integriert (vgl. Hirsch et al., 2023).

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass private Sicherheitsdienste nicht nur funktionale Akteure im Gefüge pluraler Sicherheitsproduktion sind, sondern auch symbolische Repräsentanten gesellschaftlicher Ordnung. Der Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden ist signifikant, jedoch hochgradig kontextabhängig. Die vorliegende Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass es von entscheidender Bedeutung ist, ob sie als integrativer Bestandteil eines kooperativen, auf sozialen Ausgleich bedachten Sicherheitskonzepts auftreten oder ob sie als instrumentelle Exekutive eines exkludierenden Sicherheitsregimes wirken.

Das WiSima-Projekt hat darüber hinaus gezeigt, dass Sicherheitsmaßnahmen – darunter auch der Einsatz von Sicherheitsdiensten – nicht unmittelbar auf das Sicherheitsempfinden wirken, sondern vermittelt über verschiedene Wahrnehmungsebenen. Dies hat Einfluss auf die Einschätzung von Risiken, die Sichtbarkeit institutioneller Kontrolle sowie die subjektive Einschätzung von Ordnung und Struktur in einem Raum (vgl. Gerhold et al., 2020; Seitz & Gillert, 2020). Diese Problematik manifestiert sich insbesondere in Situationen, in denen Akteure der Sicherheitsbranche in konfliktreichen Kontexten agieren. Das Auftreten der betreffenden Personengruppe kann in der Folge entweder zur Beruhigung beitragen oder – im Falle eines repressiven Verhaltens – zusätzliche Spannungen erzeugen.

Es sei darauf hingewiesen, dass auch kommunikative Maßnahmen eine wesentliche Bedeutung haben. Die Art und Weise, wie Fahrgäst*innen über Sicherheit informiert werden, welche Narrative über Sicherheit verbreitet werden und welche medialen Diskurse über Sicherheit dominieren, wirkt sich maßgeblich auf das subjektive Sicherheitsempfinden aus (Reichow & Friemel, 2020). Sicherheitskommunikation ist dabei mehr als bloße Informationsweitergabe – sie stellt vielmehr ein strategisches Instrument zur Steuerung von Wahrnehmung, Vertrauen und Verhalten dar. Die empirische Forschung hat ergeben, dass kommunikative Maßnahmen, wie etwa Sicherheits-Apps, Push-Nachrichten oder auch sichtbare Ausschilderung sicherer Zonen, einen positiven Einfluss haben können, insbesondere, wenn sie personalisiert und niedrigschwellig gestaltet sind (vgl. Gerhold et al., 2020).

3. Feldbeobachtungen am Berliner Hauptbahnhof

Ziel der Untersuchung am 29.04.2025 war es, die sichtbaren sicherheitsbezogenen Strukturen und deren potenzielle Wirkung von Sicherheitskräften auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Reisenden im Alltagsbetrieb zu analysieren.

Bereits beim Betreten des Bahnhofs fiel die hohe Nutzerfrequenz auf, geprägt durch eine heterogene Durchmischung von Geschäftsreisenden, Tourist*innen, Berufspendler*innen und weiteren Personengruppen. Die Atmosphäre war dynamisch, aber nicht chaotisch, wobei eine Vielzahl auditiver Reize – insbesondere Durchsagen und Hintergrundgeräusche – zur hohen sensorischen Belastung beitrugen.

Im Fokus der Beobachtung stand insbesondere die Präsenz des Sicherheitspersonals. Die Anzahl der eingesetzten Sicherheitskräfte – sowohl direkt von DB Sicherheit GmbH als auch im Auftrag tätige private Dienstleister – könnte insgesamt für die Größe des Bahnhofs als zu gering für eine flächendeckende Wahrnehmung beschrieben werden. Hinzu kommt, dass das „grelle“ Gelb der Westen in der Neonreklame untergeht (Abbildung 1) oder die eingesetzten Kräfte in der Dunkelheit des Bahnhofs sowie der Anzahl der Reisenden untergehen (Abbildung 2).

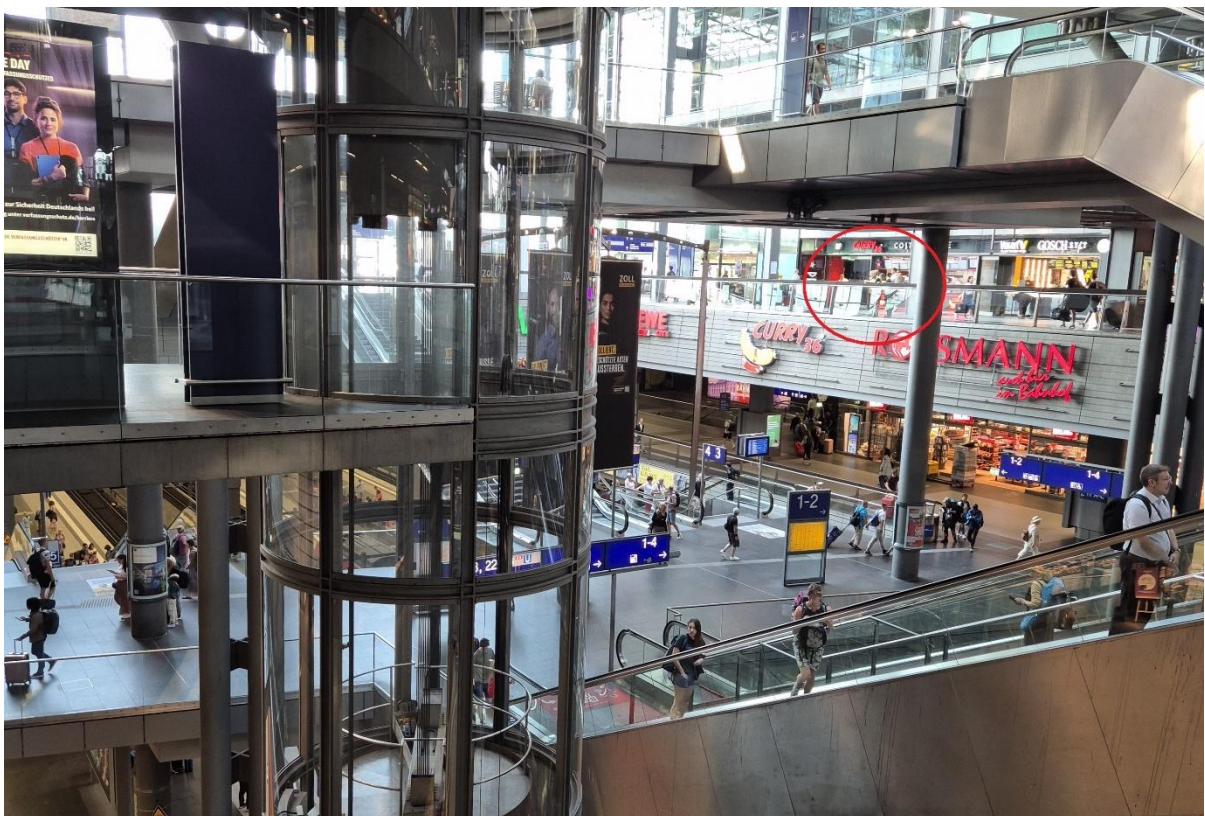


Abbildung 1: Die Wahrnehmung der Sicherheitskräfte leidet unter den grellen Farben und Werbeplakaten innerhalb des Hauptbahnhofes, Foto: Florian Horn



Abbildung 2: Sicherheitskräfte gehen im „Gewusel“ eines Bahnhofes unter, Foto: Florian Horn

Sichtkontakte beschränkten sich somit überwiegend auf den Außenbereich des Bahnhofs, insbesondere auf Ein- und Ausgangszonen, wo das Personal vereinzelt während – mutmaßlich – kurzer Pausen angetroffen wurde. Im Inneren des Bahnhofs, beispielsweise in den Bereichen der Gepäckaufbewahrung oder auf stark frequentierten Gleisen (u. a. 11–13), war hingegen keine unmittelbare personelle Sicherheitspräsenz feststellbar. Zwar erfolgte dort eine umfassende technische Überwachung durch Kamerasysteme, jedoch wurde diese nicht durch physische Anwesenheit flankiert.

Die Sichtbarkeit des eingesetzten Personals war durch die dienstliche Bekleidung grundsätzlich gegeben, jedoch wurde die visuelle Unterscheidbarkeit durch die farbliche Nähe zu anderen Berufsgruppen (z. B. Bau- und Lieferpersonal) deutlich eingeschränkt (Tabelle 1). Dies erschwerte die eindeutige Identifikation von Sicherheitspersonal im bewegungsreichen Bahnhofsumfeld.

Westen des Nachunternehmers DB Sicherheit	Klassische Warnweste (u.a. Handwerker) ²
	

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Westenformen

Hierzu ist anzumerken, dass die Dienstbekleidung der eingesetzten Sicherheitskräfte nicht einheitlich ist. Grundsätzliche Unterscheidungen sind zwischen direkt angestellten Mitarbeitenden der DB Sicherheit GmbH sowie deren Nachunternehmern (im Auftrag der DB Sicherheit GmbH) als auch unter den Nachunternehmern sowie innerhalb der eingesetzten Streifen festzustellen.

Die Sicherheitskräfte traten überwiegend zurückhaltend, jedoch offen und kommunikativ auf. Ihre Interaktionen mit Reisenden beschränkten sich auf niedrigschwellige Unterstützungsleistungen – zumeist in Form von Auskünften oder Wegbeschreibungen. Eine proaktive Ansprache von Fahrgäst*innen war kaum zu beobachten. Das Sicherheitspersonal wurde vorrangig von älteren Personen oder ortsunkundigen Reisenden angesprochen. Die überwiegende Mehrheit der Passant*innen nahm deren Präsenz jedoch entweder nur am Rande wahr oder interpretierte sie als routinierten Bestandteil der Bahnhofsarchitektur.

Auffällig war die Positionierung der Sicherheitskräfte an funktional bedeutenden Knotenpunkten (z. B. Eingangsbereiche, Rolltreppen, Aufzüge), welche auf eine strategische Raumorientierung hinweist. Die Beobachtung bestätigte zudem die Wirkung habituerter Interaktionen zwischen Sicherheitspersonal und anderen Nutzergruppen: So zogen sich beispielsweise marginalisierte Gruppen sichtbar zurück, ohne dass eine direkte Intervention erforderlich war – ein Hinweis auf bekannte Verhaltensmuster infolge wiederholter Verweise aus dem Hausrechtsbereich.

Hinsichtlich der räumlichen Sicherheitsarchitektur zeigten sich teils divergente Eindrücke: Während der Bahnhof insgesamt sauber, strukturiert und mit funktionierender Informationsinfrastruktur ausgestattet war, existierten auch wenig frequen-

² <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcR9DkP0ul0k89snxw-5JyG8pjKwyqIX5bg8pA&s>, Stand: 30.07.2025.

tierte oder unzureichend beleuchtete Bereiche, die potenziell mit Unsicherheitswahrnehmungen assoziiert werden konnten. Die Verständlichkeit von Durchsagen wurde durch architektonische Gegebenheiten (offene Bauweise, parallele Lautsprecheransagen auf mehreren Ebenen) zum Teil erheblich beeinträchtigt. Ein Vergleich der infrastrukturellen Sicherheitsausstattung ergab zudem eine deutlich höhere Dichte an sichtbarer Videoüberwachung im Bereich der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) im Vergleich zum Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn.

Es ist zu vermuten, dass das subjektive Sicherheitsgefühl von Reisenden maßgeblich durch die sichtbare, zugängliche und eindeutig identifizierbare Präsenz von Sicherheitspersonal beeinflusst wird. Die punktuelle, nicht-intrusive Sichtbarkeit privater Sicherheitsdienstleister wurde überwiegend als neutral bis positiv wahrgenommen. Allerdings bleibt die Effektivität dieser Maßnahmen in tatsächlichen Bedrohungslagen ebenso wie ihre differenzierte Wirkung auf unterschiedliche Nutzergruppen weiterhin eine offene Forschungsfrage. Vor dem Hintergrund zunehmender Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum erscheint insbesondere die Balance zwischen technischer Überwachung, personeller Präsenz und sozialräumlicher Zugänglichkeit als zentral für die nachhaltige Gestaltung sicherheitsbezogener Infrastrukturen im Bahnhofsbereich.

4. Befragung

Ziel der durchgeführten Umfrage war die Erfassung der Wahrnehmung des Sicherheitsdienstleisters, der DB Sicherheit GmbH, am Hauptbahnhof durch die Bahnreisenden sowie die Ermittlung der Auswirkungen auf ihr subjektives Sicherheitsgefühl. Die Erstellung und Durchführung der Umfrage erfolgte unter Einsatz des Online-Umfrage-Tools „Survio“. Die Bereitstellung des Fragebogens erfolgte digital über die Plattform, sodass die Teilnehmenden bequem per Link oder QR-Code auf die Umfrage zugreifen konnten. Die Erhebung wurde vom 27. Mai 2025 bis zum 12. Juni 2025 durchgeführt. In diesem Zeitraum wurde die Umfrageseite von insgesamt 247 Personen aufgerufen. Von den Teilnehmer*innen wurden 72 vollständige Fragebögen ausgefüllt, was einer Abschlussquote von etwa 29,1 % entspricht. Die Stichprobe ist nicht repräsentativ für die Gruppe der Reisenden, dennoch erlaubt sie interessante Einsichten in deren Perspektiven, an die in weiterer Forschung angeknüpft werden kann.

4.1 Struktur des Fragebogens

Der für die Studie eingesetzte Fragebogen wurde gezielt entwickelt, um ein umfassendes Bild vom subjektiven Sicherheitsgefühl der Bahnreisenden sowie von deren Wahrnehmung und Erfahrungen mit privaten Sicherheitsdienstleistern zu erhalten. Der Aufbau des Fragebogens folgt einer klaren Gliederung mit mehreren thematischen Abschnitten. Zunächst werden allgemeine Angaben zum Reiseverhalten erfasst, beispielsweise die Häufigkeit und die Tageszeiten der Aufenthalte an Bahnhöfen. Dies zielt darauf ab, die Nutzungsmuster der Teilnehmenden zu bestimmen. Im weiteren Verlauf werden Fragen hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsgefühls gestellt. Dabei wird insbesondere erörtert, zu welchen Zeitpunkten und in welchen Bereichen des Bahnhofs die Befragten ein Gefühl der Unsicherheit verspüren und welche Faktoren ihr Sicherheitsgefühl beeinflussen. Ein weiterer Abschnitt widmet sich der Wahrnehmung und Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen, wobei unter anderem erhoben wird, wie häufig private Sicherheitskräfte wahrgenommen werden und inwiefern deren Präsenz das persönliche Sicherheitsempfinden beeinflusst. Darüber hinaus werden die Teilnehmenden nach eigenen Erfahrungen mit negativen Vorfällen wie Belästigung oder Diebstahl befragt und gebeten, die Auswirkungen dieser Vorfälle auf ihr Sicherheitsgefühl zu schildern.

In der vorliegenden Untersuchung wird die Einstellung zu Sicherheitskräften einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Zu diesem Zweck werden verschiedene Fragestellungen aufgegriffen, die sich auf die empfundene Sicherheit in Anwesenheit von Sicherheitspersonal, die wahrgenommene Kompetenz der Sicherheitskräfte, deren Auftreten sowie die Wirkung der Dienstkleidung beziehen. Der Fragebogen wird durch Fragen zum Verhalten und zur Interaktion ergänzt, beispielsweise zur

Kontaktaufnahme mit Sicherheitskräften oder zur Beeinflussung des Verhaltens durch die Präsenz von Sicherheitskräften.

Abschließend werden soziodemografische Angaben wie Alter, Geschlecht und die Größe des Wohnorts erhoben, um eine bessere Einordnung der Ergebnisse zu ermöglichen. Letzteres ist relevant für die bereits durch andere Studien nachgewiesene Sozialisationserfahrungen. Der Fragebogen kombiniert Einzel- und Mehrfachauswahlfragen, Skalafragen sowie offene Fragen, um sowohl quantitative als auch qualitative Daten zu erfassen. Die vorliegende Struktur ist vielseitig und ermöglicht eine differenzierte Analyse der subjektiven Sicherheit von Bahnreisenden sowie deren Einstellungen zu privaten Sicherheitsdienstleistern am Bahnhof. Der Fragebogen ist im Anhang aufgeführt.

4.2 Demografische Daten der Befragung

Die Erfassung der demografischen Daten der Bahnreisenden stellt einen zentralen Aspekt der Umfrage dar, da sie Aufschluss aufgrund des Alters, des Geschlechts und der Herkunft auf das Verhalten und das Sicherheitsempfinden der befragten Personen gibt. Die Wahrnehmung von Sicherheit ist subjektiv. Um ein umfassendes Verständnis zu erlangen, ist es von entscheidender Bedeutung, den demografischen Daten Beachtung zu schenken. Ein weiterer Aspekt in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass unterschiedliche Lebensrealitäten das subjektive Sicherheitsempfinden der Bahnreisenden maßgeblich beeinflussen können. Es lässt sich somit konstatieren, dass die demografischen Daten einen zentralen Aspekt dieser Umfrage darstellen und für die Auswertung der Daten von essenzieller Relevanz sind. Die demografischen Daten wie Alter, Geschlecht oder Wohnort wurden in der Umfrage bewusst am Ende platziert (Fragen 15 bis 17), da diese Fragen häufig als persönlicher oder sensibler empfunden werden. Zu Beginn der Umfrage werden die Teilnehmenden gebeten, sich zunächst mit den inhaltlichen Aspekten zu beschäftigen und sich nicht durch persönliche Angaben abschrecken zu lassen. Dies resultiert in einer erhöhten Bereitschaft, die Umfrage vollständig und ehrlich zu beantworten. Darüber hinaus können die soziodemografischen Angaben am Schluss dazu genutzt werden, die erhobenen Daten besser auszuwerten und Unterschiede zwischen verschiedenen Gruppen gezielt zu analysieren. Die Platzierung am Ende trägt somit dazu bei, die Datenqualität zu sichern und die Teilnahmebereitschaft insgesamt zu erhöhen.

4. Befragung

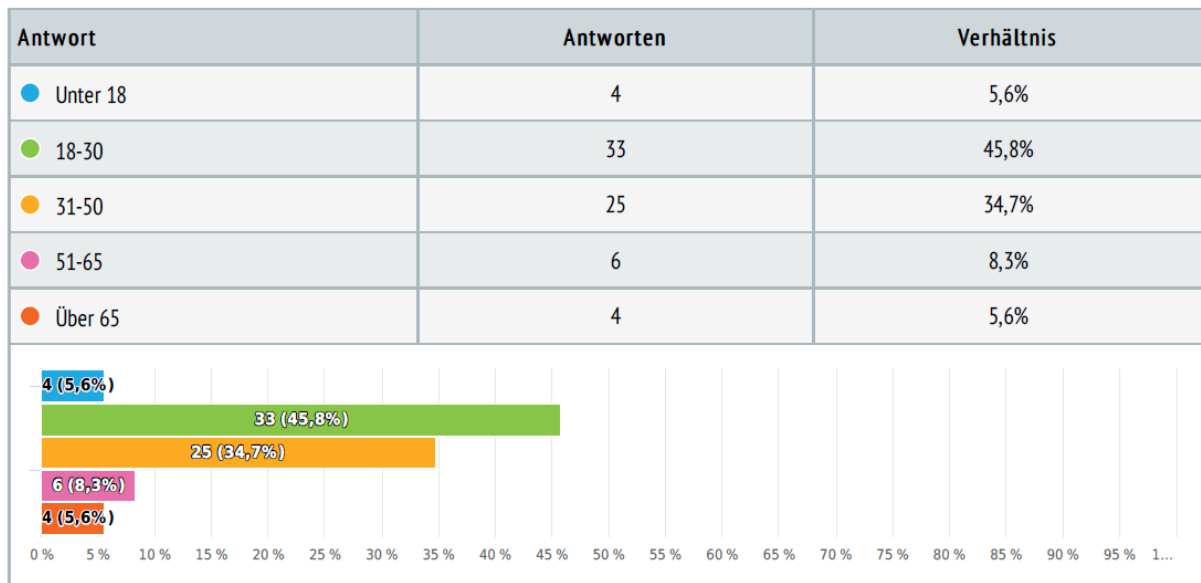


Abbildung 3: Altersverteilung in der Befragung

Die Mehrheit der Teilnehmenden fällt in die Altersgruppen 18–30 Jahre und 31–50 Jahre, die zusammen etwa 80,5 % der Gesamtstichprobe ausmachen:

- 18–30 Jahre: 33 Personen (45,8 %)
- 31–50 Jahre: 25 Personen (34,7 %)

Diese starke Repräsentanz jüngerer und mittlerer Altersgruppen deutet darauf hin, dass die Befragung vorwiegend von Personen in Ausbildungs- oder Erwerbsphasen beantwortet wurde – möglicherweise Studierende, Berufseinsteiger*innen oder Berufstätige mittleren Alters.

Die Altersgruppen unter 18 Jahren und über 65 Jahren sind mit jeweils nur 4 Teilnehmenden (jeweils 5,6 %) deutlich schwächer repräsentiert. Auch die Gruppe der 51–65-Jährigen ist mit 6 Personen (8,3 %) nur schwach vertreten.

Dies legt nahe, dass die Ergebnisse der Befragung primär die Perspektiven jüngerer bis mittlerer Alterskohorten widerspiegeln. Gerade bei sicherheitsbezogenen Fragestellungen oder Fragen zum Nutzungserlebnis im öffentlichen Raum (z. B. Bahnhöfen) könnten jedoch ältere Altersgruppen eine abweichende Wahrnehmung aufweisen.

Die ungleiche Verteilung der Altersgruppen sollte bei der Interpretation der Gesamtergebnisse der Befragung kritisch reflektiert werden, insbesondere wenn es um Fragen des subjektiven Sicherheitsgefühls, der Nutzungserfahrungen oder der Interaktion mit Sicherheitsakteuren geht.

Eine altersdifferenzierte Auswertung könnte Hinweise darauf geben, ob bestimmte Altersgruppen systematisch andere Wahrnehmungen oder Bedürfnisse äußern – etwa hinsichtlich Informationsverfügbarkeit, Beleuchtung, Mobilität oder Hilfsbedarfen im Bahnhofsbereich.

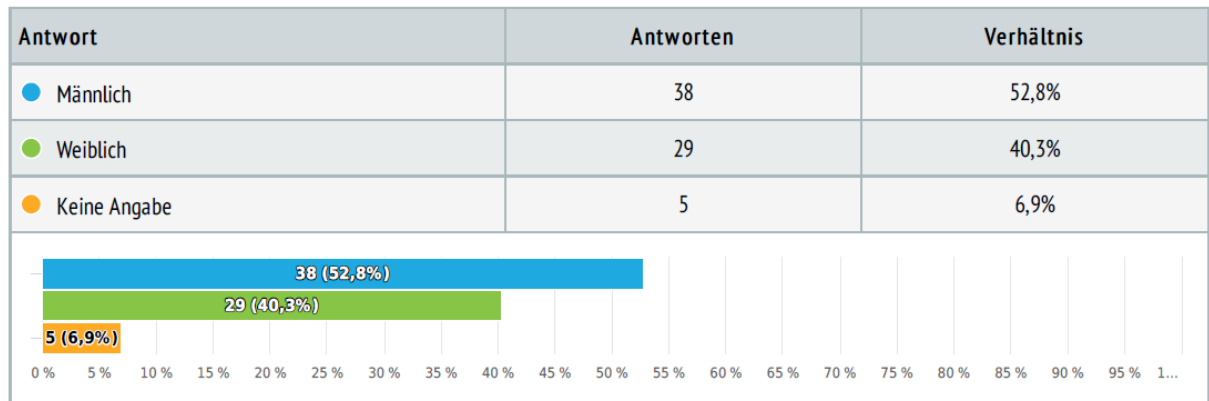


Abbildung 4: Angaben zum Geschlecht der Teilnehmenden

Die Mehrheit der Teilnehmenden identifizierte sich als männlich, womit Männer einen leichten Überhang in der Stichprobe darstellen. Frauen sind mit einem Anteil von rund 40 % zwar deutlich vertreten, jedoch unterrepräsentiert im Verhältnis zu ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung.

Ein nicht unerheblicher Anteil von 6,9 % ($n = 5$) machte keine Angabe zum Geschlecht. Diese Zurückhaltung könnte auf verschiedene Ursachen hindeuten, z. B. Datenschutzbedenken, eine non-binäre Geschlechtsidentität oder bewusste Verweigerung. Für eine geschlechtersensible Auswertung sollten diese Fälle nicht pauschal ausgeschlossen, sondern differenziert berücksichtigt werden: Gerade Personengruppen mit nicht-heteronormativer Geschlechtsidentität gelten als besonders vulnerabel, was sich auf Sicherheitsbedarfe und -empfinden auswirkt.

Die geschlechtliche Zusammensetzung der Befragten beeinflusst die Perspektiven auf Sicherheit, Wahrnehmung von Gefahrensituationen und Erwartungen an Sicherheitspersonal. Frühere Studien belegen, dass sich insbesondere Frauen tendenziell häufiger subjektiv unsicher fühlen, z. B. in schlecht beleuchteten oder unübersichtlichen Räumen. Eine geschlechterdifferenzierte Auswertung könnte aufzeigen, ob sich solche Unterschiede auch in der vorliegenden Untersuchung widerspiegeln.

Trotz der ausgewogenen Verteilung zwischen männlichen und weiblichen Teilnehmenden ist eine gewisse Geschlechterasymmetrie erkennbar, die sich auf die Generalisierbarkeit der Ergebnisse auswirken kann. Die Dominanz männlicher Stimmen sollte insbesondere dann kritisch reflektiert werden, wenn Ergebnisse rückbezogen auf Nutzergruppen oder spezifische Sicherheitsempfindungen im öffentlichen Raum interpretiert werden.

4. Befragung

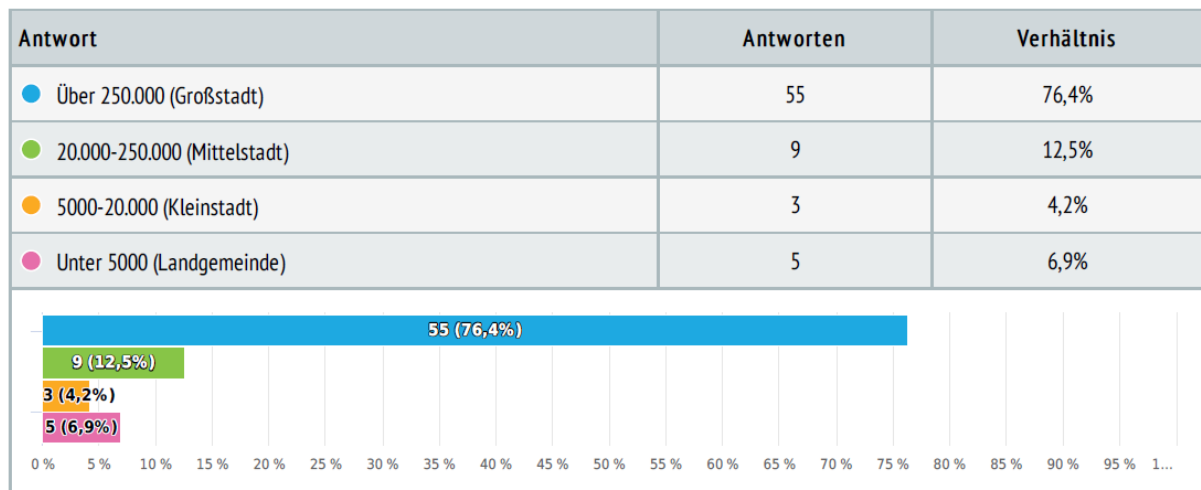


Abbildung 5: Herkunft und mögliche Sozialisation der Befragten

Mit 55 von 72 Personen (76,4 %) stammt der überwiegende Teil der Befragten aus Städten mit über 250.000 Einwohner*innen. Diese deutliche Dominanz ist insbesondere im Kontext von Wahrnehmung und Erwartung an öffentliche Sicherheit relevant. In großstädtischen Räumen ist eine höhere Grundfrequenz von Menschen, ein dichteres Verkehrs- und Bahnsystem sowie ein verstärktes Aufkommen sicherheitsrelevanter Situationen zu erwarten – etwa durch soziale Heterogenität, Kriminalitätsvorkommen oder urbanes Gedränge. Es ist anzunehmen, dass die Einschätzungen dieser Teilgruppe stark von urbanen Erfahrungsräumen geprägt sind.

Personen aus Mittelstädten (9 Befragte, 12,5 %), Kleinstädten (3 Befragte, 4,2 %) sowie Landgemeinden mit unter 5.000 Einwohner*innen (5 Befragte, 6,9 %) sind deutlich schwächer repräsentiert. Diese Gruppen könnten möglicherweise andere Bezugspunkte zur Nutzung des Bahnverkehrs haben – etwa seltener frequentierte Bahnhöfe, weniger technisierte Infrastrukturen oder eine insgesamt geringere Präsenz von Sicherheitsdiensten. Ihre Perspektiven fließen jedoch nur in sehr begrenztem Maße in die Gesamtauswertung ein.

Da die subjektive Sicherheit in Bahnhöfen stark durch persönliche Erfahrungskontexte beeinflusst wird, lässt sich aus dieser Verteilung schließen, dass die Ergebnisse der Untersuchung stark großstadtzentriert zu interpretieren sind. Die Sichtweisen aus ländlichen oder kleineren städtischen Regionen – in denen etwa das Verhältnis zwischen Technik (z. B. Videoüberwachung) und Personal anders ausfallen könnte – sind weniger präsent.

Die starke Repräsentation von Großstadtbewohner*innen birgt damit auch ein gewisses Verzerrungspotenzial, wenn es um die Generalisierung auf die Gesamtbevölkerung geht. Unterschiede in der Infrastruktur, dem Aufkommen von Zwischenfällen sowie der Präsenz von Sicherheitspersonal können zwischen urbanen und ruralen Regionen signifikant ausfallen. Für eine valide Bewertung subjektiver Sicherheit wäre es daher notwendig, regionale Differenzen stärker zu berücksichtigen oder gezielt auszugleichen.

Die Analyse zeigt eine stark urban geprägte Stichprobe, wodurch die Erkenntnisse in erster Linie für Großstädte aussagekräftig sind. Dies sollte bei der Interpretation und Diskussion der Ergebnisse klar benannt und ggf. in zukünftigen Erhebungen gezielt ausgeglichen werden, um ein umfassenderes Bild der subjektiven Sicherheit an Bahnhöfen zu erhalten.

4.3 Auswertung und Interpretation

Die Auswertung der erhobenen Daten erfolgt auf Grundlage einer systematischen Analyse der Umfrageergebnisse, um die zentrale Fragestellung der Studie zu beantworten. In diesem Auswertungsschritt erfolgt die strukturierte Aufbereitung der Antworten der Teilnehmenden, wobei die Identifikation von Häufigkeiten und Zusammenhängen sowie die Erfassung relevanter Muster im Hinblick auf das subjektive Sicherheitsgefühl und die Wahrnehmung privater Sicherheitsdienstleister von zentraler Bedeutung sind. In diesem Zusammenhang werden sowohl quantitative als auch qualitative Angaben berücksichtigt, um ein möglichst umfassendes Bild der Einschätzungen und Erfahrungen der Bahnreisenden zu erhalten.

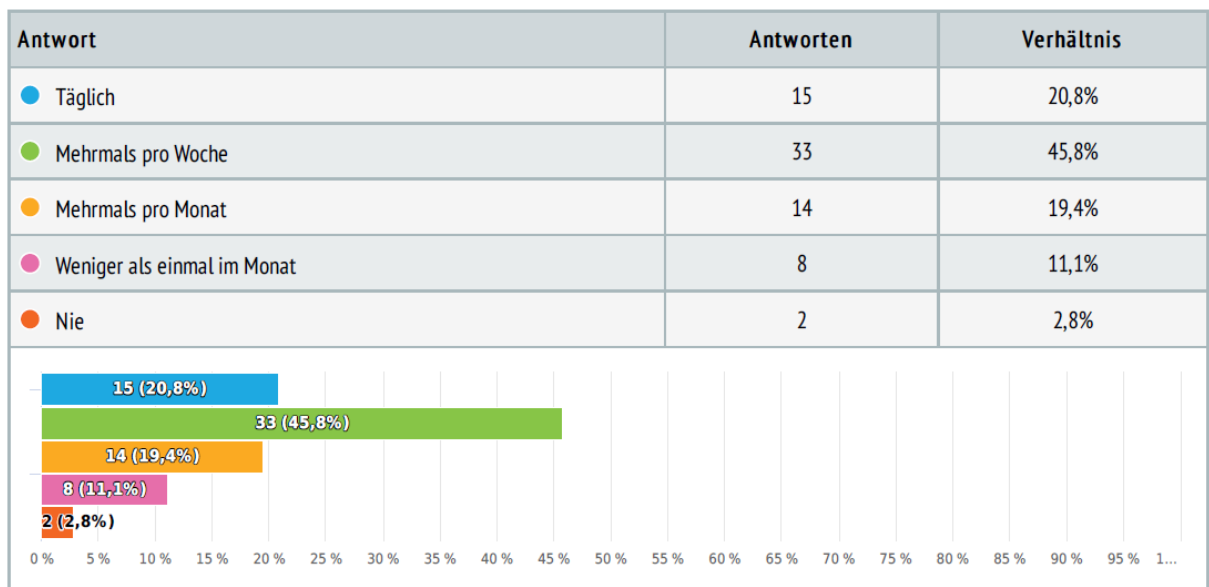


Abbildung 6: Nutzungsfrequenz

Die Abbildung 6 gibt Aufschluss über die allgemeine Nutzungsfrequenz des Bahnverkehrs in Deutschland unter den befragten Personen. Diese Daten sind von besonderem Interesse, da die Häufigkeit der Bahnnutzung direkte Auswirkungen auf die Wahrnehmung von Sicherheit, die Vertrautheit mit Bahnhöfen sowie auf die Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen haben kann.

Mit 33 Personen (45,8 %), die den Bahnverkehr mehrmals pro Woche nutzen, und weiteren 15 Personen (20,8 %), die täglich Bahn fahren, ergibt sich ein Anteil von insgesamt 66,6 %, die sehr regelmäßig mit der Bahn unterwegs sind. Diese starke

4. Befragung

Präsenz regelmäßiger Nutzer*innen deutet auf ein hohes Maß an Erfahrung im Bahnumfeld hin. Diese Personen sind vermutlich mit typischen Abläufen, den räumlichen Strukturen von Bahnhöfen und möglicherweise auch mit sicherheitsrelevanten Vorkommnissen vertraut. Entsprechend könnten ihre Einschätzungen der subjektiven Sicherheit differenzierter und erfahrungsbasierter ausfallen. Ein weiterer Anteil von 19,4 % (14 Personen) gab an, den Bahnverkehr mehrmals pro Monat zu nutzen. Diese Gruppe befindet sich im Übergangsbereich zwischen Alltagsnutzung und Gelegenheitsverkehr. Ihre Wahrnehmung kann stark von Einzelerlebnissen geprägt sein, etwa positiven oder negativen Erfahrungen an bestimmten Bahnhöfen, aber auch durch medial vermittelte Eindrücke beeinflusst werden. Lediglich 8 Personen (11,1 %) nutzen die Bahn weniger als einmal im Monat, während nur 2 Personen (2,8 %) angaben, nie Bahn zu fahren. Diese Gruppen haben kaum regelmäßige Berührungspunkte mit dem Bahnumfeld. Ihre Einschätzungen dürften stärker hypothetisch oder medial beeinflusst sein und sind weniger durch persönliche Routinen geprägt.

Die starke Repräsentation regelmäßiger Bahnreisender legt nahe, dass die Ergebnisse der Untersuchung überwiegend auf Einschätzungen basieren, die aus wiederholter eigener Erfahrung mit dem Bahnsystem resultieren. Damit dürfte die Bewertung von Sicherheitslagen realistischer und weniger verzerrt durch vereinzelte Extremereignisse sein. Andererseits bedeutet dies auch, dass die Perspektiven seltener oder unerfahrener Bahnreisender, die sich beispielsweise durch ein höheres Unsicherheitsgefühl auszeichnen könnten, weniger repräsentiert sind.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Befragung eine klare Fokussierung auf Personen mit hoher Bahnaffinität aufweist. Diese Mehrheit nutzt den Bahnverkehr mehrmals pro Woche und bringt damit ein hohes Maß an Erfahrung und Routine mit. Für die Interpretation der subjektiven Sicherheitslage bedeutet dies eine fundierte, aber auch routinierte Sichtweise, die mögliche Unsicherheiten weniger intensiv wahrnimmt. Dennoch sollte bei der Auswertung berücksichtigt werden, dass seltene Nutzer*innen, bei denen Unsicherheitsgefühle möglicherweise stärker ausgeprägt sind, nur in sehr begrenztem Umfang vertreten sind.

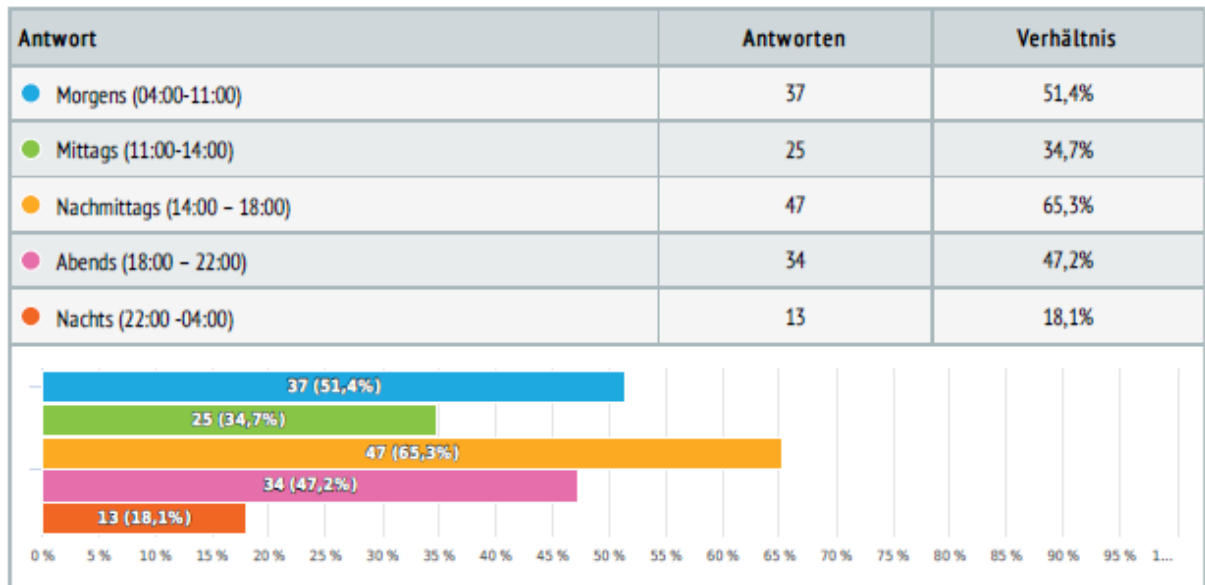


Abbildung 7: Nutzungshäufigkeit nach Uhrzeit

Die Abbildung 7 zeigt die Verteilung der Tageszeiten, zu denen die befragten Personen üblicherweise den Bahnverkehr nutzen. Insgesamt geben die Daten einen detaillierten Einblick in das zeitliche Mobilitätsverhalten der Befragten und liefern damit wichtige Grundlagen für die Analyse subjektiver Sicherheit im Bahnumfeld im Tagesverlauf.

Mit 47 Personen (65,3 %) ist die Bahnnutzung zwischen 14:00 und 18:00 Uhr am stärksten ausgeprägt. Diese hohe Frequenz ist möglicherweise auf Arbeitswege, Bildungsverkehr oder Freizeitaktivitäten zurückzuführen. In dieser Zeit sind Bahnhöfe und Züge oft stärker frequentiert, was potenziell sowohl ein erhöhtes Sicherheitsgefühl durch soziale Kontrolle als auch ein höheres Risiko für Konfliktsituationen (z. B. durch Gedränge) mit sich bringen kann. Die Zeiträume 04:00–11:00 Uhr (morgens) und 18:00–22:00 Uhr (abends) wurden von 37 Personen (51,4 %) bzw. 34 Personen (47,2 %) als Nutzungsfenster angegeben. Diese Ergebnisse deuten auf eine gleichmäßige Verteilung des Bahnverkehrs über den Tagesverlauf hinweg hin, wobei auch diese beiden Zeiträume besonders relevant für den Berufs- und Freizeitverkehr sind. Während der Morgenstunden ist tendenziell ein höheres Maß an sozialer Ordnung gegeben (Berufspendler*innen), während der Abendverkehr zunehmend von Freizeitmobilität geprägt ist – was unterschiedliche Sicherheitswahrnehmungen zur Folge haben kann.

Lediglich 25 Personen (34,7 %) nutzen die Bahn zwischen 11:00 und 14:00 Uhr. Diese vergleichsweise geringe Nutzung könnte auf geringere verkehrliche Nachfrage in diesem Zeitraum hindeuten – eine Phase, die zwischen dem Berufs- und dem Nachmittagsverkehr liegt und damit seltener frequentiert wird.

Die Nachtzeit (22:00–04:00 Uhr) stellt mit 13 Personen (18,1 %) den am wenigsten frequentierten Zeitraum dar. Diese geringe Nutzung spiegelt einerseits die redu-

4. Befragung

zierte Verkehrsfrequenz der Bahn in dieser Zeit wider, andererseits ist sie sicherheitsrelevant, da genau in diesen Zeiten häufig ein erhöhtes Unsicherheitsgefühl berichtet wird. Geringe Fahrgastzahlen, eingeschränkter Personalservice und reduzierte Beleuchtung können zur Wahrnehmung einer erhöhten Gefährdung beitragen.

Es kann also interpretiert werden, dass die Befragten den Bahnverkehr überwiegend am Nachmittag, morgens und abends nutzen, was mit Tageslicht, höherem Personenaufkommen und einer stärkeren sozialen Kontrolle einhergeht. Diese Faktoren tragen tendenziell zu einem höheren Sicherheitsgefühl bei. Die vergleichsweise geringe Nutzung in der Nachtzeit ist womöglich nicht nur auf das reduzierte Reiseangebot zurückzuführen, sondern könnte auf veränderte Mobilitätsbedarfe, und auch auf ein möglicherweise bereits bestehendes subjektives Unsicherheitsgefühl in diesem Zeitraum hindeuten.

Für die Entwicklung sicherheitsfördernder Maßnahmen könnte es daher entscheidend sein, gerade für die Abend- und Nachtstunden gezielte Strategien zur Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens zu entwickeln.

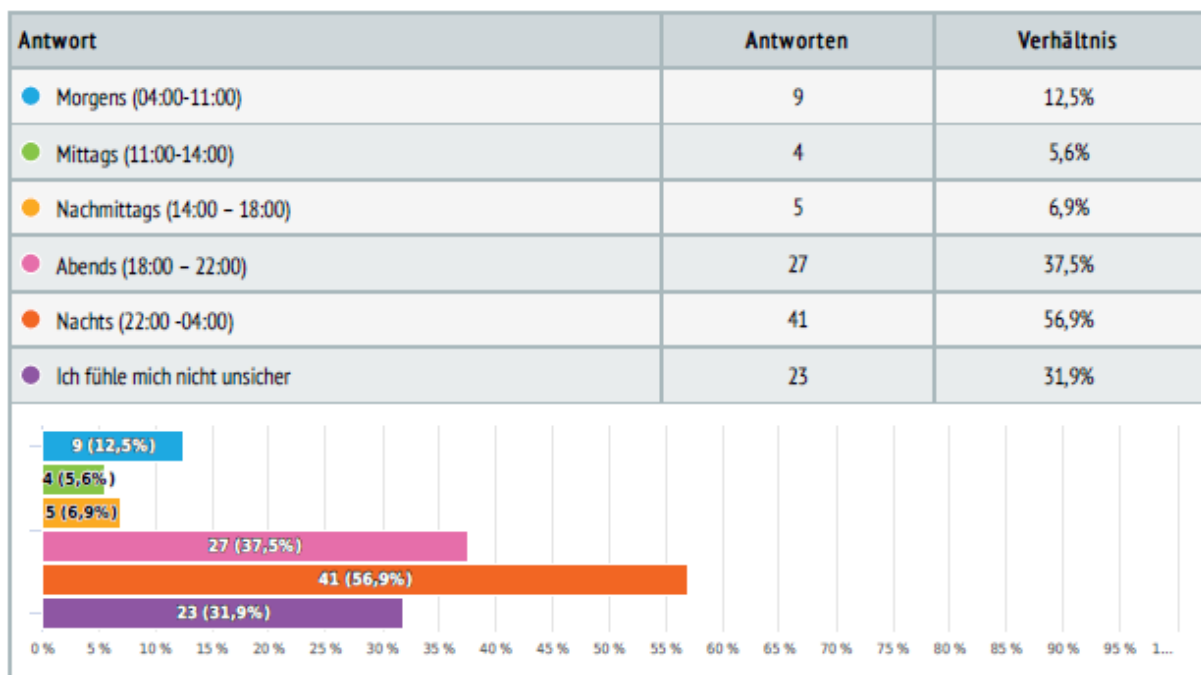


Abbildung 8: Zeiten mit dem höchsten Unsicherheitsempfinden

Analysiert man nun die Zeiträume, in denen sich Befragte subjektiv unsicher im Bahnumfeld fühlen, wird deutlich, dass sich dieses Gefühl nicht gleichmäßig über den Tag verteilt, sondern deutlich in bestimmten Zeitfenstern konzentriert.

Mit 41 Personen (56,9 %) geben über die Hälfte der Befragten an, sich zwischen 22:00 und 04:00 Uhr unsicher zu fühlen. Dies stellt den höchsten Wert unter allen Zeiträumen dar und unterstreicht eine starke zeitlich gebundene Wahrnehmung

von Unsicherheit. Interpretativ dürften hier die Faktoren von geringen Fahrgastzahlen, reduzierter Beleuchtung (Tageslicht und im Bahnhofsumfeld), geschlossene Serviceeinrichtungen und häufigere Konfrontation mit alkoholisierten oder auffälligen Personen eine Rolle spielen. Diese Einschätzung deckt sich mit der Erkenntnis aus der Abbildung 7, in der die tatsächliche Nutzung dieser Zeitspanne mit nur 13 Personen (18,1 %) am geringsten ausfiel. Es ist wahrscheinlich, dass die subjektive Unsicherheit die nächtliche Nutzung des Bahnverkehrs aktiv einschränkt.

27 Personen (37,5 %) fühlen sich zwischen 18:00 und 22:00 Uhr unsicher. Diese Zeit fällt in die Phase mit hoher tatsächlicher Nutzung (47,2 % nutzten den Bahnverkehr in diesem Zeitraum). Hier zeigt sich ein Interessenskonflikt: Einerseits ist der Mobilitätsbedarf am Abend hoch, andererseits ist das Sicherheitsgefühl deutlich reduziert. Maßnahmen zur Sicherheitswahrnehmung im Abendverkehr (z. B. stärkere Präsenz von Sicherheitspersonal, bessere Beleuchtung) wären besonders wirksam. Die Zeiträume morgens (12,5 %), mittags (5,6 %) und nachmittags (6,9 %) werden nur von einer geringen Anzahl der Befragten mit Unsicherheitsgefühlen in Verbindung gebracht. Diese Werte korrelieren mit einer höheren sozialen Kontrolle (Berufs- und Schüler*innenverkehr, Tageslicht). Gerade der Nachmittag war mit 65,3 % die am meisten genutzte Tageszeit in der vorangegangenen Fragestellung – dort herrscht jedoch kaum Unsicherheitsempfinden (nur 5 Personen). Dies legt nahe, dass Tageslicht und höhere Fahrgastdichte das Sicherheitsempfinden positiv beeinflussen. Immerhin 23 Personen (31,9 %) fühlen sich zu keiner Zeit unsicher im Bahnhofsumfeld. Diese Gruppe stellt eine relevante Minderheit dar und kann als Orientierungspunkt für erfolgreiche Rahmenbedingungen betrachtet werden.

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass das subjektive Unsicherheitsgefühl zeitlich stark konzentriert ist, insbesondere auf die Nacht- und späten Abendstunden. Diese Wahrnehmung steht in engem Zusammenhang mit der tatsächlichen Nutzung: Die Zeiträume mit den niedrigsten Nutzungszahlen (v. a. nachts) sind gleichzeitig jene mit dem höchsten Unsicherheitsgefühl.

Daraus ergeben sich zwei zentrale Erkenntnisse:

- Unsicherheitsgefühle hängen mit dem Mobilitätsverhalten zusammen. Vermutlich beeinflussen erstere dieses aktiv.
- Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsgefühls (z. B. sichtbares Sicherheitspersonal, helle und saubere Bahnhöfe, funktionierende Notrufeinrichtungen) sollten gezielt auf die Abend- und Nachtstunden ausgerichtet sein.

4. Befragung

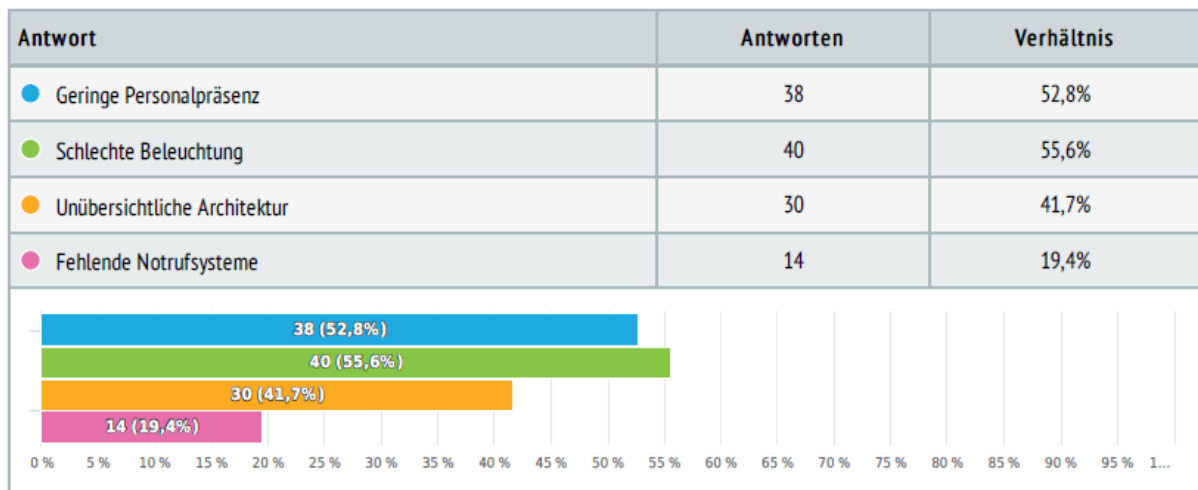


Abbildung 9: Prägungsfaktoren des Unsicherheitsgefühls

Die Frage „Welche Faktoren beeinträchtigen Ihr Sicherheitsgefühl am meisten?“ (Abbildung 9) zielt auf die subjektiven Ursachen von Unsicherheit im Raum des Berliner Hauptbahnhofs. Die Ergebnisse machen deutlich, dass das Unsicherheitsgefühl der Befragten vielschichtig ist und sich auf eine Kombination aus personellen, architektonischen und atmosphärischen Mängeln stützt.

Mit 55,6 % der Nennungen liegt die schlechte Beleuchtung an erster Stelle der genannten Unsicherheitsquellen. Aus sozialwissenschaftlicher Sicht ist dies ein Hinweis auf die hohe Relevanz von räumlicher Atmosphäre und Lichtgestaltung in der Wahrnehmung öffentlicher Sicherheit. Insbesondere in Randzeiten (z. B. nachts oder am späten Abend) erzeugt Dunkelheit ein Gefühl von Kontrollverlust, das oft mit Unsicherheit oder sogar Angst assoziiert ist. Dies gilt in besonderem Maße für vulnerable Gruppen wie ältere Menschen oder Frauen, die bestimmte Bereiche des Bahnhofs in schlecht beleuchtetem Zustand tendenziell vermeiden. Die Beleuchtung ist somit nicht nur ein funktionales Merkmal, sondern wirkt symbolisch: Licht steht für soziale Kontrolle, Sichtbarkeit und Schutz. Unzureichende Beleuchtung kann demnach als Verlust an Ordnung und sozialer Kontrolle interpretiert werden.

Der zweithäufigste genannte Faktor mit 52,8 % ist die geringe Präsenz von Sicherheitspersonal. Dies deckt sich mit den bisherigen Ergebnissen dieser Untersuchung, wonach viele Befragte weder Kontakt zum Personal hatten noch dessen Präsenz bemerkten. Die Aussage verweist auf einen Mangel an institutioneller Sichtbarkeit und verfügbarer Autorität im öffentlichen Raum. Aus der Perspektive der Sicherheitstheorie steht die Sichtbarkeit von Sicherheitspersonal für symbolische Autorität und kann präventiv auf das Verhalten anderer wirken („capable guardian“-Konzept). Ist diese Figur nicht deutlich erkennbar, wirkt der Raum „ungeschützt“ – was zu gefühlter Verwahrlosung oder Machtvakuum führen kann.

Mit 41,7 % bezeichnen fast die Hälfte der Befragten die Bahnhofsinfrastruktur selbst – konkret deren Unübersichtlichkeit – als belastend für ihr Sicherheitsgefühl.

Hier wird deutlich, dass räumliche Komplexität und mangelnde Orientierungsmöglichkeiten zu einem Gefühl von Ausgesetztsein oder Kontrollverlust führen können. Bahnhöfe sind sogenannte „transitorische Räume“, die häufig als Nicht-Orte (Augé, 2012) erlebt werden. Augé behauptet, dass sie sinnentleert sind und sich anwesende Personen nicht heimisch fühlen, da sie weder soziale Beziehungen noch gemeinsame Erinnerungen schaffen (ebd.). Wenn in diesen Räumen keine klaren Sichtachsen, intuitive Wegführungen oder Orientierungshilfen bestehen, verstärkt sich das Gefühl der Verunsicherung.

Nur 19,4 % der Befragten sehen in fehlenden Notrufsystemen einen zentralen Unsicherheitsfaktor. Diese relativ niedrige Quote könnte mehrere Ursachen haben:

- Solche Systeme sind möglicherweise nicht bekannt oder nicht auffindbar, was wiederum auf mangelnde Kommunikation oder Sichtbarkeit hindeutet.
- Möglicherweise hat auch die gesellschaftliche Verbreitung von Smartphones auch die Notwendigkeit ortsfester Hilferufsysteme ersetzt.
- Oder aber, Befragte priorisieren präventive Sicherheitsmaßnahmen (Licht, Präsenz, Struktur) über reaktive Schutzinstrumente.

Das Ergebnis ist in jedem Fall nicht als Unwichtigkeit, sondern vielmehr als Hinweis auf eine Lücke zwischen verfügbarer Infrastruktur und subjektivem Vertrauen in deren Wirksamkeit zu interpretieren.

Die genannten Ergebnisse untermauern eindrücklich die bisherigen Befunde:

- Fehlende sichtbare Ordnung (Licht, Personal, Struktur) erzeugt ein Gefühl von Unübersichtlichkeit, Kontrollverlust und Ohnmacht.
- Besonders die Kombination aus dunklen, schlecht einsehbaren Räumen ohne präsente Ansprechpartner (Personal) wirkt destabilisierend.

Diese Erkenntnisse korrespondieren stark mit der Analyse der Tageszeiten: Gerade in den Abend- und Nachtstunden, in denen das Unsicherheitsgefühl besonders stark ausgeprägt war, wirken diese Faktoren verstärkend und überlagernd. Das Sicherheitsgefühl der Reisenden ist weniger von realen Vorfällen als von der gestalteten Umgebung und symbolischen Ordnung geprägt.

4. Befragung

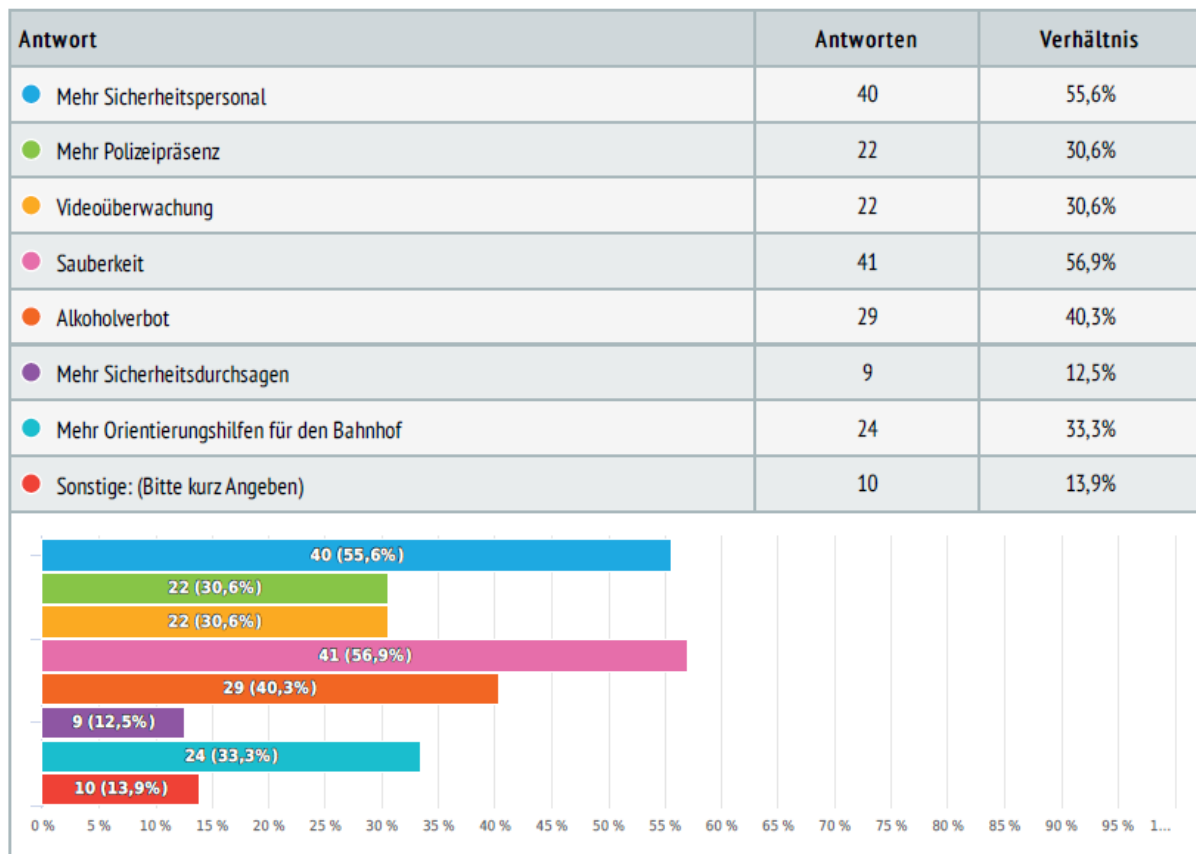


Abbildung 10: Maßnahmen, welche das Sicherheitsgefühl an Bahnhöfen stärken würden

Die Auswertung der Befragungsergebnisse in Abbildung 10 zeigt deutlich, dass subjektives Sicherheitsempfinden im Bahnhofsbereich nicht ausschließlich durch klassisch sicherheitsbezogene Maßnahmen (z. B. Polizeipräsenz oder Überwachung) gesteigert wird. Vielmehr ergibt sich aus den Befunden ein deutlich breiteres Sicherheitsverständnis, das auch soziale, räumliche und atmosphärische Faktoren mit einbezieht. Die Antworten der Befragten unterstreichen: Sicherheit im öffentlichen Raum ist ein Zusammenspiel aus sichtbarer Kontrolle, gepflegter Umgebung und struktureller Orientierung.

Am häufigsten nannten die Teilnehmenden den Wunsch nach mehr Sauberkeit (56,9 %) und mehr Sicherheitspersonal (55,6 %). Diese beiden Faktoren weisen auf zwei unterschiedliche, aber eng miteinander verknüpfte Dimensionen von Sicherheit hin: einerseits auf die symbolische Ordnung und soziale Kontrolle im Raum (Sauberkeit als Zeichen von Struktur und Pflege), andererseits auf den Wunsch nach menschlicher Präsenz und Ansprechbarkeit (Personal als Garant für Schutz und Intervention).

Dass Sauberkeit im öffentlichen Raum so stark betont wird, ist nicht überraschend: Im Sinne der „Broken-Windows-Theorie“ (Wilson & Kelling, 1982) gilt ein ungepflegtes Umfeld häufig als Hinweis auf Kontrollverlust und begünstigt Gefühle der Unsicherheit. Bahnreisende interpretieren Müll, Geruchsbelästigung oder Vandalismus offenbar weniger als ästhetische Mängel, sondern vielmehr als Indikatoren für mangelnde soziale Regulierung.

Ebenso entscheidend ist das Bedürfnis nach sichtbarem Sicherheitspersonal. Die bisherigen Beobachtungen (siehe Kap. 3, S. 11f.) zeigten bereits, dass das vorhandene Personal oft nicht als solches erkannt wird und selten proaktiv agiert. Die hohe Zustimmung zur Forderung nach mehr Sicherheitspersonal verdeutlicht somit nicht nur ein quantitatives, sondern auch ein qualitatives Defizit: Es fehlt nicht nur an „mehr“, sondern vor allem an wirksamem, identifizierbarem und kommunikationsbereitem Sicherheitspersonal.

Ein weiteres bedeutsames Ergebnis stellt die Forderung nach einem Alkoholverbot (40,3 %) dar, welches in der breiten gesellschaftlichen Diskussion neben mehr Sicherheitskräften, mehr Videoüberwachung, Waffenverbotszonen, etc. unterrepräsentiert ist. Diese Angabe lässt sich als Ausdruck einer alltagspraktischen Unsicherheit deuten, die häufig mit dem Verhalten alkoholisierter Personen in Verbindung gebracht wird. Dabei steht nicht der Alkoholkonsum selbst im Fokus, sondern dessen Auswirkungen: Lärm, unvorhersehbares Verhalten oder Aggressivität. Die Forderung signalisiert den Wunsch nach Verhaltensregulierung im öffentlichen Raum – besonders an Orten wie Bahnhöfen, die von hoher sozialer Diversität geprägt sind. Hier gilt jedoch zu beachten, dass die Maßnahme nur ihre volle Wirkungskraft entfalten kann, wenn diese Alkoholverbote auch Alkoholverkaufsverbote an Kiosken, Supermärkten und Imbissen darstellen.

Einen ähnlich pragmatischen Charakter hat die Forderung nach mehr Orientierungshilfen (33,3 %). Reisende, die sich nicht zurechtfinden, verlieren räumlich wie psychologisch an Kontrolle. Gerade in einem komplexen Verkehrsknotenpunkt wie dem Berliner Hauptbahnhof kann eine mangelhafte Orientierung dazu führen, dass sich Menschen „verloren“ fühlen – insbesondere in abseitigen, schlecht einsehbaren oder wenig frequentierten Bereichen. Subjektive Sicherheit wird hier also nicht primär als Schutz vor Gewalt gedacht, sondern auch als Sicherheit durch Klarheit im Raum.

Bemerkenswert ist, dass klassische Sicherheitsmaßnahmen wie Videoüberwachung (30,6 %) oder Polizeipräsenz (30,6 %) vergleichsweise weniger Zustimmung erhalten. Dies lässt sich als kritische Haltung gegenüber technischer oder distanzierter Sicherheit interpretieren. Videoüberwachung etwa bietet lediglich eine indirekte Sicherheitswirkung (Strafverfolgung bzw. Repression) und wird in belebten Orten nicht zwangsläufig als präventiv wirksam wahrgenommen. Polizeipräsenz wiederum ist – wie aus anderen Studien bekannt – ambivalent besetzt: Während sie für einige als Schutzsymbol gilt, löst sie bei anderen Assoziationen mit Kontrolle oder Repression aus.

4. Befragung

Sicherheitsdurchsagen (12,5 %) und „Sonstiges“ (13,9 %) erhielten nur geringe Zustimmung. Erstere werden offenbar als wenig wirksames Mittel erlebt – möglicherweise, weil sie im akustischen Umfeld eines Bahnhofs untergehen oder keine akute Sicherheitsrelevanz entfalten. Die offene Kategorie „Sonstiges“ wurde nur vereinzelt genutzt, was auf eine relativ klare Erwartungshaltung an konkrete Maßnahmen schließen lässt.

Die Ergebnisse machen deutlich: Das Sicherheitsgefühl im Bahnhofsumfeld speist sich nicht primär aus repressiven Maßnahmen, sondern aus Raumwahrnehmung, Struktur und Ansprechbarkeit. Es geht weniger um Kontrolle „von oben“, sondern um sichtbare Strukturen, Verlässlichkeit und Verständlichkeit. Sauberkeit, Orientierung und präsent, kompetentes Personal sind dabei Schlüsselindikatoren für gefühlte Sicherheit.

Damit tritt die These der Untersuchung erneut hervor: Die gegenwärtige Strategie, Sicherheit durch passive Präsenz oder technische Überwachung zu erzeugen, greift anscheinend zu kurz. Eine nachhaltige Erhöhung des Sicherheitsgefühls erfordert eine ganzheitliche Perspektive auf das Bahnhofsumfeld – eine, die Atmosphäre, Verhalten und institutionelle Präsenz zusammendenkt.

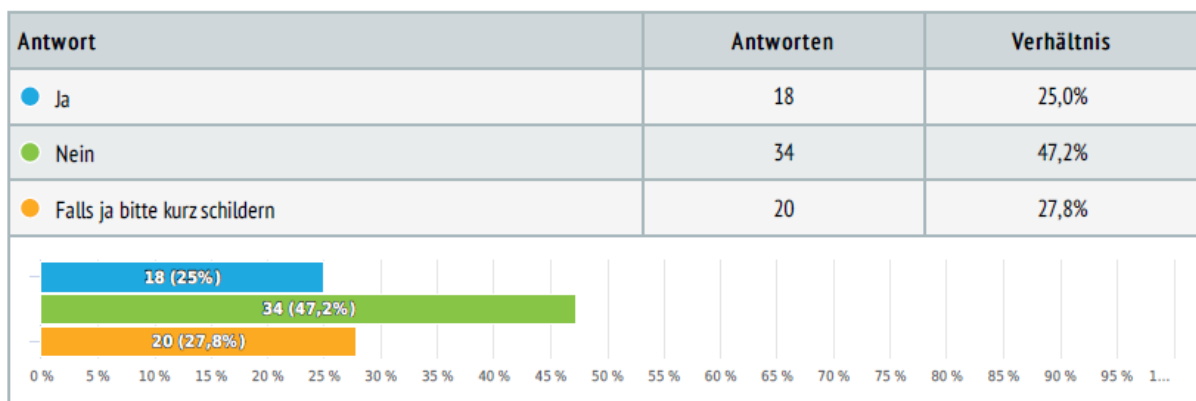


Abbildung 11: Erfahrungen mit negativen Vorfällen

Die Ergebnisse aus Abbildung 11 zeigen, dass nur ein Viertel der Befragten (25 %) angibt, bereits selbst einen negativen Vorfall erlebt zu haben. Gleichzeitig geben fast die Hälfte (47,2 %) an, keine solchen Erlebnisse gemacht zu haben. Interessant ist dabei die dritte Antwortkategorie: 27,8 % haben im Falle eines Vorfalls diesen zusätzlich geschildert – ein Zeichen dafür, dass negative Erlebnisse nicht nur in Zahlen, sondern auch in konkreten Erzählungen und subjektiven Eindrücken präsent sind.

Es ist bei diesem Ergebnis besonders hervorzuheben, dass subjektive Unsicherheit nicht zwingend auf real erlebten Vorfällen basiert. Der Anteil der Personen, die über Unsicherheitsgefühle berichten (wie in den vorherigen Auswertungen sichtbar), liegt deutlich über dem Anteil derjenigen mit tatsächlichen negativen Erfahrungen. Dies bestätigt eine zentrale These der Sicherheitsforschung: Gefühlte Sicherheit entsteht oft aus indirekten Wahrnehmungen, z. B. aus

- Beobachtungen von anderen (z. B. auffällige oder bedrohlich wirkende Personen),
- Medienberichten,
- fehlender Ordnung (z. B. Dunkelheit, Verschmutzung),
- architektonischer Unübersichtlichkeit,
- kollektiven Erzählungen (z. B. Warnungen anderer, „man sollte da nicht allein gehen“).

Die Sicherheitsforschung spricht in diesem Zusammenhang vom „gefühlten Risiko“ – einem Konstrukt, das nicht auf individuellen Erlebnissen basiert, sondern auf sozial geteilten Bedrohungskontexten.

Die Tatsache, dass 20 Personen (also mehr als die Zahl der reinen „Ja“-Antworten) einen Vorfall geschildert haben, zeigt: Erlebnisse werden verarbeitet und kommuniziert. Sie prägen möglicherweise nicht nur das eigene Sicherheitsempfinden, sondern tragen auch zur Entstehung eines sozialen Sicherheitsklimas bei. Die subjektive Bedeutung dieser Vorfälle kann größer sein als ihre objektive Häufigkeit – gerade in Räumen, die als unübersichtlich, anonym oder sozial durchmischt gelten.

Das Ergebnis unterstreicht eine sozialpsychologische Dynamik im öffentlichen Raum: Menschen fühlen sich auch dann unsicher, wenn sie selbst nie Opfer geworden sind. Öffentliche Räume wie Bahnhöfe sind besonders anfällig für diese Dynamik, da sie:

- vielfältige Nutzergruppen anziehen,
- hohe Anonymität aufweisen,
- und durch Unübersichtlichkeit, Reizüberflutung und soziale Spannungen Unsicherheiten begünstigen.

Die subjektive Unsicherheit entsteht somit aus dem Zusammenspiel von Beobachtung, Atmosphäre und mangelnder sozialer Kontrolle – nicht nur aus persönlicher Betroffenheit.

4. Befragung

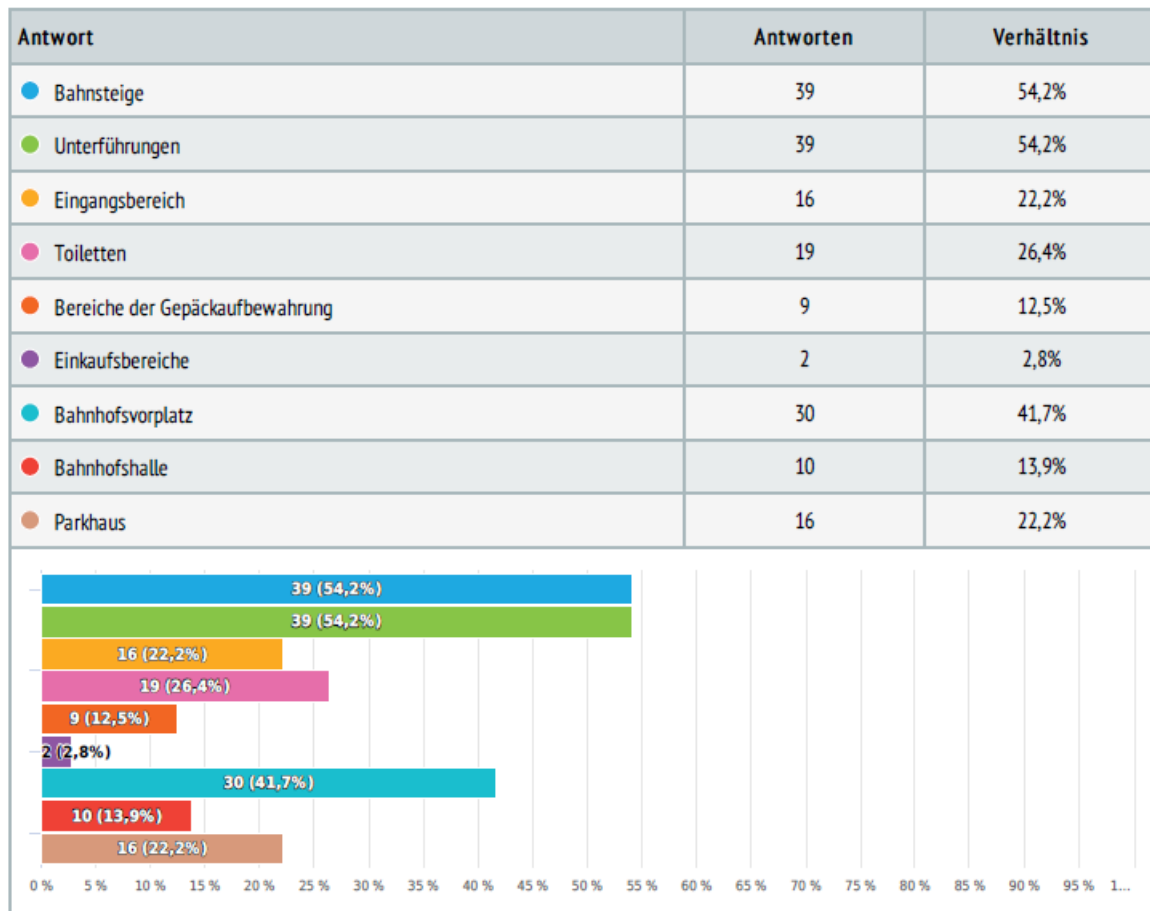


Abbildung 12: Bereiche, die als besonders unsicher wahrgenommen werden

Die Analyse der Frage „Welche Bereiche im Bahnhof empfinden Sie als besonders unsicher?“ (Abbildung 12) zeigt eine klare Konzentration der Unsicherheitswahrnehmung auf bestimmte räumliche Zonen. Besonders häufig genannt wurden die Bahnsteige und Unterführungen, jeweils mit 54,2 % der Nennungen. Dieses Ergebnis ist aus sozialwissenschaftlicher Perspektive erwartbar und verweist auf bekannte sogenannte „Angsträume“ im öffentlichen Raum. Bahnsteige und Unterführungen sind Orte, an denen sich häufig das Gefühl der Isolation mit einer eingeschränkten sozialen Kontrolle verbindet – sei es durch fehlendes Personal, unübersichtliche Architektur oder mangelnde Sichtachsen. Dies deckt sich mit Erkenntnissen aus der städtischen Sicherheitsforschung, wonach insbesondere schlecht einsehbare, wenig frequentierte oder architektonisch abgeschottete Räume mit subjektiver Unsicherheit assoziiert werden.

Auch der Bahnhofsvorplatz (41,7 %) wird von vielen als unsicher wahrgenommen. Vorplätze, die in vielen Fällen nicht im Zuständigkeitsbereich der DB liegen, gelten als soziale Verdichtungsräume mit offener Nutzung: Hier treffen häufig verschiedenste Gruppen aufeinander, darunter auch marginalisierte Personen, die von Teilen der Bevölkerung mit Unsicherheit oder Bedrohung assoziiert werden. Damit

wird deutlich, dass Unsicherheitswahrnehmung nicht allein durch konkrete Gefahrensituationen entsteht, sondern stark durch soziale Zuschreibungen, Erfahrungswerte und mediale Diskurse geprägt ist.

Weitere Orte wie Toiletten (26,4 %), Eingangsbereiche und Parkhäuser (je 22,2 %) fallen durch ihren abgeschlossenen Charakter oder ihre architektonische Trennung vom Hauptverkehrsfluss auf. Diese Räume gelten – unabhängig von tatsächlichen Vorfällen – als potenzielle Rückzugsorte für deviante Verhaltensweisen und lösen bei Nutzer*innen besonders in den Abendstunden oder bei geringer Frequenz Unsicherheitsgefühle aus. Solche Einschätzungen weisen deutlich auf das soziale Konstrukt der „gefühlten Unsicherheit“ hin: Sicherheit wird hier nicht primär über Kriminalitätsstatistiken definiert, sondern über individuelle Wahrnehmung, Erfahrungswissen und räumlich-emotionale Bewertung.

Deutlich seltener genannt wurden Einkaufsbereiche (2,8 %) oder Bereiche der Gepäckaufbewahrung (12,5 %). Gerade erstere sind meist gut beleuchtet, permanent frequentiert und in ihrer Nutzung klar definiert. Diese Aspekte führen zu einer erhöhten sozialen Kontrolle und fördern das Sicherheitsgefühl – ein zentrales Ziel der sogenannten situativen Kriminalprävention, bei der durch Gestaltung und Nutzung von Räumen das Verhalten potenziell positiv beeinflusst werden soll.

Insgesamt lässt sich festhalten: Die Unsicherheitswahrnehmung im Bahnhof ist räumlich differenziert, folgt jedoch typischen Mustern aus der Sicherheits- und Stadtforschung. Unsicherheit entsteht insbesondere in Bereichen mit geringer sozialer Kontrolle, unübersichtlicher Struktur oder diffuser Nutzung. Für eine gezielte Sicherheitsstrategie an Bahnhöfen bedeutet das: Es bedarf keiner flächendeckenden Überwachung, sondern einer fokussierten Aufwertung und Präsenz in genau den Zonen, die in der Wahrnehmung der Nutzer*innen als problematisch gelten.

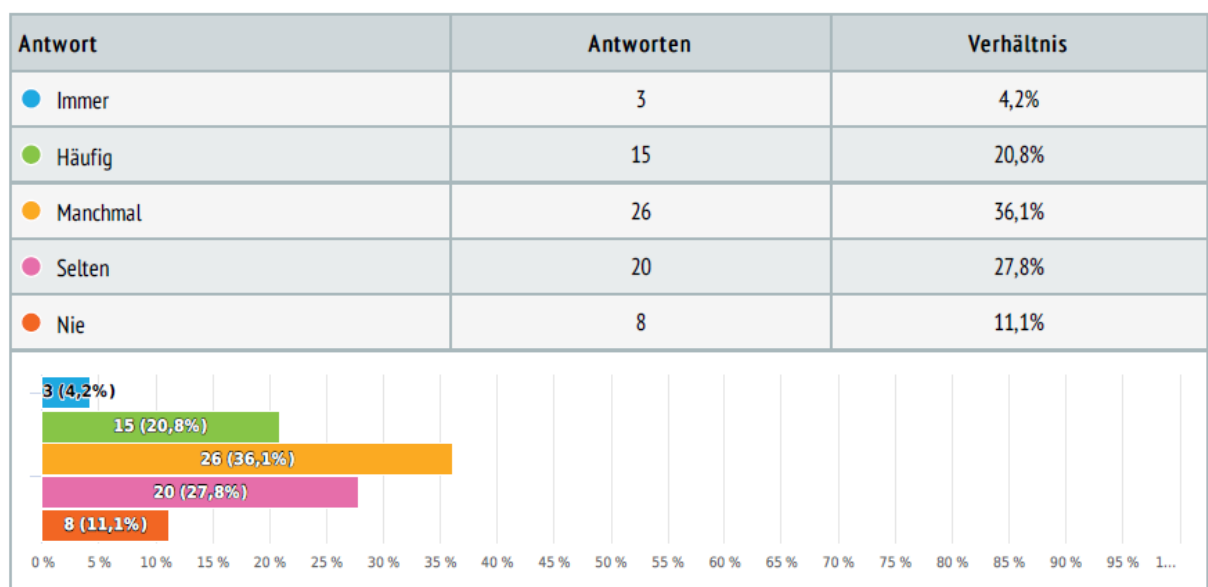


Abbildung 13: Wahrnehmungshäufigkeit von Sicherheitskräften

4. Befragung

Die Verteilung der Antworten auf die Frage, wie häufig Sicherheitskräfte im Bahnhof wahrgenommen werden, zeigt ein insgesamt uneinheitliches Bild: Während lediglich 4,2 % der Befragten angaben, immer Sicherheitskräfte wahrzunehmen, erklärten 20,8 % dies häufig, 36,1 % manchmal, 27,8 % selten und 11,1 % nie. Diese Ergebnisse deuten auf eine uneindeutige Präsenzwahrnehmung hin, die stark von individuellen Beobachtungen, Zeitpunkten und Aufenthaltsorten im Bahnhof abhängen dürfte.

Aus sozialwissenschaftlicher Perspektive ist besonders hervorzuheben, dass weniger als ein Viertel (25 %) der Befragten die Sicherheitskräfte konsistent („immer“ oder „häufig“) wahrnimmt. Damit wird deutlich, dass die Sicherheitspräsenz für einen Großteil der Nutzer*innen nicht als dauerhaft oder verlässlich wahrgenommen wird – ein zentraler Aspekt im Kontext subjektiver Sicherheit. Die gefühlte Sicherheit ist eng an die sichtbare Präsenz autorisierter Akteure (z. B. Sicherheits- oder Ordnungskräfte) geknüpft. Fehlt diese sichtbare Präsenz, kann trotz tatsächlicher Schutzmaßnahmen ein Unsicherheitsgefühl bestehen bleiben.

Dass mehr als ein Drittel der Befragten (36,1 %) angibt, Sicherheitskräfte manchmal wahrzunehmen, deutet auf ein fragmentiertes Sicherheitsgefühl hin: Die Wahrnehmung ist situativ, nicht verlässlich und lässt Raum für Interpretationen. Dies ist aus der Perspektive des symbolischen Interaktionismus (vgl. Blumer 1969) relevant: Die Bedeutung, die Menschen der Sicherheitspräsenz beimessen, entsteht im sozialen Kontext und ist stark von erlebten Situationen, Kommunikationsprozessen und der subjektiven Interpretation geprägt.

Besonders bedenklich ist, dass fast 40 % der Befragten (27,8 % „selten“, 11,1 % „nie“) kaum oder gar keine Sicherheitskräfte wahrnehmen. In Anbetracht der bereits zuvor geäußerten Unsicherheiten in spezifischen Bahnhofsbereichen, unterstreicht dies eine Diskrepanz zwischen dem geforderten Schutz und der erlebten Realität. Es zeigt sich ein strukturelles Problem: Die Sicherheitsarchitektur mag vorhanden sein, aber wenn sie von den Nutzer:innen nicht gesehen oder anerkannt wird, verliert sie an Wirksamkeit im Sinne der subjektiven Sicherheit. Eine mangelnde Sichtbarkeit hingegen kann bestehende Ängste verstärken oder sogar neue Unsicherheiten erzeugen.

Die Daten legen nahe, dass es an einer konstant sichtbaren Sicherheitspräsenz im Bahnhof mangelt – zumindest aus Sicht der Nutzer*innen. Für eine Verbesserung des Sicherheitsgefühls wäre es aus sozialwissenschaftlicher Sicht sinnvoll, auf mehr Regelmäßigkeit und Sichtbarkeit der Sicherheitskräfte zu setzen – etwa durch gezielte Präsenz in Angsträumen, sichtbare Rundgänge zu sensiblen Zeiten oder durch Maßnahmen der symbolischen Kommunikation wie Uniformierung und direkte Ansprechbarkeit. So kann eine nachhaltige Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens erzielt werden.

Die Frage nach dem subjektiven Sicherheitsgefühl im Beisein von Sicherheitspersonal berührt einen zentralen Aspekt öffentlicher Raumwahrnehmung: das Wechselspiel zwischen Kontrolle und Vertrauen. Die Daten zeigen, dass sich ein Großteil der Befragten durch Sicherheitspersonal durchaus sicherer fühlt, jedoch keineswegs einhellig – es zeigt sich ein differenziertes Bild mit mindestens drei deutlich unterscheidbaren Gruppen:

Fast die Hälfte der Befragten signalisiert, dass sie sich durch Sicherheitspersonal spürbar sicherer fühlt. Davon wählten 23 Personen den Skalenwert 4, 10 vergaben sogar die Höchstwertung 5. Diese Personen erleben die physische Präsenz von Sicherheitspersonal als schützende Maßnahme, die möglicherweise auch abschreckend auf potenzielle Störer wirkt. Diese Wahrnehmung korrespondiert mit Erkenntnissen aus der Sicherheits- und Umweltpsychologie, wonach sichtbare Sicherheitsstrukturen – etwa Uniformen, Streifen, Kameras – gefühlte Ordnung und Kontrolle signalisieren und somit das subjektive Sicherheitsgefühl steigern können. Besonders an Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen, die als offene und häufig anonyme Räume gelten, wird solche Präsenz vielfach als präventiv und beruhigend empfunden.

Bemerkenswert ist, dass ein erheblicher Teil der Befragten angibt, sich nicht sicherer zu fühlen, wenn Sicherheitspersonal anwesend ist – 12 Personen entschieden sich für den niedrigsten Wert 1, 11 weitere für den Wert 2, eine Person für 2,5. Diese Gruppe stellt einen wichtigen Kontrast dar: Für sie erfüllt das Personal offenbar nicht die erhoffte Schutzfunktion – im Gegenteil, die Anwesenheit scheint mit Skepsis, Unbehagen oder Ablehnung verbunden zu sein.

Mögliche Ursachen sind vielfältig:

- negative Vorerfahrungen oder fehlende Ansprechbarkeit des Personals,
- wahrgenommene Repression oder Kontrolle (z. B. bei marginalisierten Gruppen),
- geringe Sichtbarkeit tatsächlicher Wirkung von Sicherheitskräften.

Soziale Gruppen wie Jugendliche, Menschen mit Migrationsgeschichte oder Wohnungslose stehen Sicherheitspersonal häufig ambivalent oder kritisch gegenüber, insbesondere wenn dieses vor allem kontrollierend und nicht kommunikativ agiert.

Rund ein Fünftel der Befragten äußert sich weder eindeutig positiv noch negativ – mit dem mittleren Skalenwert 3 bleibt ihre Einschätzung eher indifferent. Dies weist darauf hin, dass das bloße Vorhandensein von Sicherheitspersonal für viele nicht allein ausschlaggebend für das Sicherheitsgefühl ist.

Die Ergebnisse lassen sich nicht auf ein Einfaches „mehr Personal = mehr Sicherheit“ reduzieren. Vielmehr zeigt sich ein gespaltenes Meinungsbild, das differenziertes Handeln erfordert:

4. Befragung

- Fast die Hälfte der Befragten nimmt Sicherheitspersonal als positiven Einfluss wahr.
- Gleichzeitig lehnt ein Drittel diese Maßnahme subjektiv ab oder empfindet sie als wirkungslos.
- Der Rest schwankt zwischen Akzeptanz und Neutralität.

Diese Polarisierung verweist auf die Komplexität subjektiver Sicherheitswahrnehmung: Sie ist nicht nur durch objektive Schutzmaßnahmen beeinflussbar, sondern hängt wesentlich von Vertrauen, Erfahrung und der sozialen Rolle ab, die das Personal vor Ort einnimmt.

Um subjektives Sicherheitsempfinden ganzheitlich zu stärken, sollten folgende Aspekte stärker berücksichtigt werden:

- Qualität statt Quantität: Es reicht nicht, Personal sichtbar zu platzieren – entscheidend ist, wie es auftritt (z. B. durch Deeskalationskompetenz, Offenheit und respektvolle Ansprache).
- Vertrauensbildung: Besonders für Gruppen mit Vorbehalten kann regelmäßige, positive Interaktion helfen, Vorurteile abzubauen.
- Niedrigschwellige Präsenz: Sicherheitskräfte sollten nicht nur als Kontrolleure, sondern auch als Ansprechpersonen fungieren – etwa durch Training in Interaktion und Zivilcourage.
- Soziale Durchmischung berücksichtigen: Unterschiedliche Bevölkerungsgruppen nehmen Sicherheitspersonal unterschiedlich wahr – dies sollte in Schulungen und Strategien berücksichtigt werden.

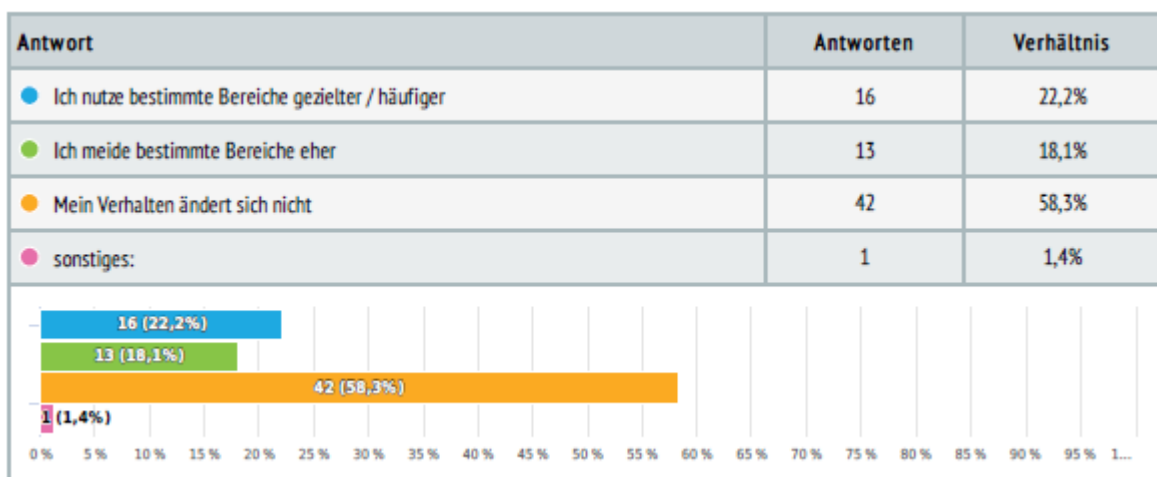


Abbildung 14: Verhaltensanpassung durch Präsenz des Sicherheitspersonals

Die Untersuchung der Frage, ob und wie sich das Verhalten von Menschen im Bahnhofraum aufgrund subjektiv empfundener Sicherheit verändert, steht im Spannungsfeld zwischen individueller Risikowahrnehmung, raumbezogenem Verhalten und gesellschaftlichen Sicherheitsdiskursen. Der Bahnhof als sozialer Raum ist hierbei von besonderer Relevanz: Er stellt nicht nur eine infrastrukturelle Schnittstelle dar, sondern auch einen Ort mit erhöhtem Konfliktpotenzial, sozialer Verdichtung und erhöhter öffentlicher Sichtbarkeit.

Aus sozialwissenschaftlicher Sicht kann das Verhalten im öffentlichen Raum durch Raumwahrnehmung, soziale Kontrolle, individuelle Sicherheitsstrategien und strukturelle Ungleichheiten beeinflusst werden. Insofern fungiert die Frage nach der Verhaltensanpassung als Indikator für die Alltagswirksamkeit von Sicherheitswahrnehmungen und deren Einfluss auf Mobilität, Verhalten und Teilhabe.

Dass über die Hälfte der Befragten angibt, ihr Verhalten nicht zu ändern, kann auf mehrere sozialen und psychologischen Phänomene hindeuten. Einerseits lässt sich dies als Zeichen hoher Resilienz oder Vertrauen in bestehende Sicherheitsstrukturen interpretieren. Andererseits kann dies auch ein Hinweis auf Gewöhnung an Unsicherheitslagen oder eine Anpassung an risikobehaftete Umwelten sein – ein bekanntes Phänomen aus der Stadt- und Kriminalsoziologie. Zudem ist möglich, dass ein gefühlter Mangel an Handlungsoptionen oder sozialer Kontrolle zur Passivität führt. In dieser Lesart stellt sich weniger die Frage, ob Unsicherheiten bestehen, sondern vielmehr, ob Menschen diese subjektiv als veränderbar oder kontrollierbar wahrnehmen.

Die Gruppe, die bestimmte Bereiche gezielter oder häufiger aufsucht, lässt sich unter dem Begriff der „strategischen Rauman eignung“ fassen. Hier manifestiert sich ein bewusstes Handeln, das auf positiven Sicherheitserfahrungen oder Vertrauen in bestimmte Maßnahmen (z. B. Präsenz von Sicherheitspersonal, Kameras, soziale Kontrolle) basiert. Diese Personen agieren aktiv, indem sie den öffentlichen Raum entsprechend ihrer Einschätzungen umstrukturieren – ein Phänomen, das sich mit Theorien zu „*Safety Seeking Behaviour*“ oder „*defensible space*“ in Verbindung bringen lässt.

Besonders relevant ist der Anteil der Personen (18,1 %), der bestimmten Bereiche meidet. Diese Reaktion kann aus Sicht der Raumsoziologie als aktive Exklusionsstrategie verstanden werden. Hierbei geht es nicht um direkte Verdrängung durch Akteure, sondern um eine subjektiv empfundene soziale Nicht-Zugehörigkeit oder Unsicherheit, die zur freiwilligen Einschränkung der eigenen Bewegungsfreiheit führt. Diese Form der Selbstregulierung ist aus demokratietheoretischer Sicht kritisch zu betrachten, da sie die Nutzung öffentlicher Räume sozial ungleich verteilt. Insbesondere vulnerable Gruppen (z. B. Frauen, Jugendliche, Personen mit Migrationsgeschichte) reagieren häufig mit Vermeidungsverhalten, was sich negativ auf ihre Teilhabechancen im öffentlichen Raum auswirken kann.

4. Befragung

Der öffentliche Raum – insbesondere Verkehrsknotenpunkte wie Bahnhöfe – ist ein umkämpftes soziales Feld, in dem Sicherheit nicht nur als objektives Kriterium, sondern vor allem als soziale Konstruktion relevant wird. Die Daten zeigen, dass die Präsenz von Sicherheitskräften bei einem erheblichen Anteil der Befragten (rund 40 %) durchaus eine verhaltenssteuernde Funktion einnimmt. Zugleich bleibt aber auch eine Mehrheit, die keinen akuten Handlungsbedarf zu sehen scheint – entweder aus Vertrauen, Indifferenz oder Hilflosigkeit. Diese Ambivalenz ist sozialwissenschaftlich äußerst aufschlussreich, da sie das Spannungsfeld zwischen Sicherheitsbedürfnis und Freiheitswahrnehmung, Routine und Reflexion, sowie Inklusion und Exklusion im Alltag verdeutlicht.

Für die sicherheitspraktische Arbeit (z. B. Sicherheitsdienste, Bahnhofsmanagement) ergibt sich der Befund, dass Sicherheitsmaßnahmen nicht nur auf objektive Gefahrenlagen, sondern auch auf subjektive Sicherheitsbedürfnisse abgestimmt werden sollten. Raumbezogene Präventionsstrategien sollten sich an den subjektiv als unsicher empfundenen Zonen orientieren und Maßnahmen der Präsenz, Beleuchtung oder sozialen Kontrolle dort priorisieren. Für die Forschung ist es essenziell, weiter zu untersuchen, welche Gruppen mit welcher Motivation Verhalten verändern – hier bieten sich insbesondere qualitative Interviews an.

Die Frage nach Verhaltensanpassungen im Bahnhof offenbart vielschichtige Reaktionen auf wahrgenommene Unsicherheit. Sie verdeutlicht die Vielfalt sozialer Handlungsstrategien, von resilientem Verhalten bis hin zur aktiven Raumvermeidung. Die Untersuchung liefert damit nicht nur praxisrelevante Hinweise für Sicherheitsmanagement und Stadtplanung, sondern auch theoretische Anknüpfungspunkte für eine kritische Raum- und Sicherheitsforschung.

Skalenwert	Häufigkeit	Anteil in %
1,0	6	7,3 %
1,1	1	1,2 %
2,0	15	18,3 %
3,0	23	28,0 %
3,5	1	1,2 %
4,0	17	20,7 %
5,0	9	11,0 %

Tabelle 2: Verteilung der Antworten auf die Frage nach dem Vertrauen in die Kompetenz des Sicherheitspersonals

Mit einem gerundeten Mittelwert von 3,00 liegt das Vertrauen der Befragten exakt im neutralen Mittelfeld der Skala. Das weist auf ein insgesamt ausgewogenes Bild hin: Das eingesetzte Sicherheitspersonal wird weder überwiegend als inkompetent noch als besonders vertrauenswürdig wahrgenommen. Diese Mittelposition lässt sich als „ambivalentes Grundvertrauen“ beschreiben – ein Zustand, in dem die Befragten ihre Einschätzung vermutlich stark von der konkreten Situation abhängig machen. Rund 26,8 % der Befragten bewegen sich im unteren Drittel der Skala. Das zeigt eine relevante Gruppe mit eher kritischer Haltung gegenüber der Kompetenz des Sicherheitspersonals. Gleichzeitig äußern 27,8 % ein eher hohes Vertrauen. Die größte Gruppe bewegt sich im neutralen Bereich, während Zwischenwerte wie 3,5 kaum genutzt wurden.

Diese relative Ausgewogenheit kann auf ein hohes Maß an individuellen Erfahrungen und unterschiedlichen Erwartungen zurückgeführt werden. Sie verdeutlicht die Heterogenität der Nutzer*innenperspektiven im öffentlichen Raum. Im Lichte der Forschung zu privaten Sicherheitsdiensten (u.a. Schröder, 2019) passt diese Verteilung in das typische Bild: Private Sicherheitsakteure werden in der öffentlichen Wahrnehmung oft nicht eindeutig als professionell und legitim angesehen – im Gegensatz zur Polizei. Vertrauen muss dort erst aufgebaut und durch wiederholte positive Erfahrungen bestätigt werden. Gerade in Bahnhöfen, die als halböffentliche Räume mit hoher Nutzer*innenfluktuation gelten, ist es für Sicherheitspersonal besonders herausfordernd, durchgängige Kompetenzvermutung zu erzeugen.

Frühere Auswertungsergebnisse der Studie zeigten, dass viele Befragte sich in der Nähe von Sicherheitspersonal subjektiv sicherer fühlen. Dieses Sicherheitsgefühl ist allerdings nicht automatisch mit Vertrauen gleichzusetzen. Der hier gemessene Mittelwert (3,0) legt nahe, dass zwar ein gewisser Nutzungseffekt (*presence effect*) besteht, jedoch Zweifel an der tatsächlichen Kompetenz das Vertrauen begrenzen. Dies kann zu einer Diskrepanz zwischen gefühlter Sicherheit und institutioneller Anerkennung führen.

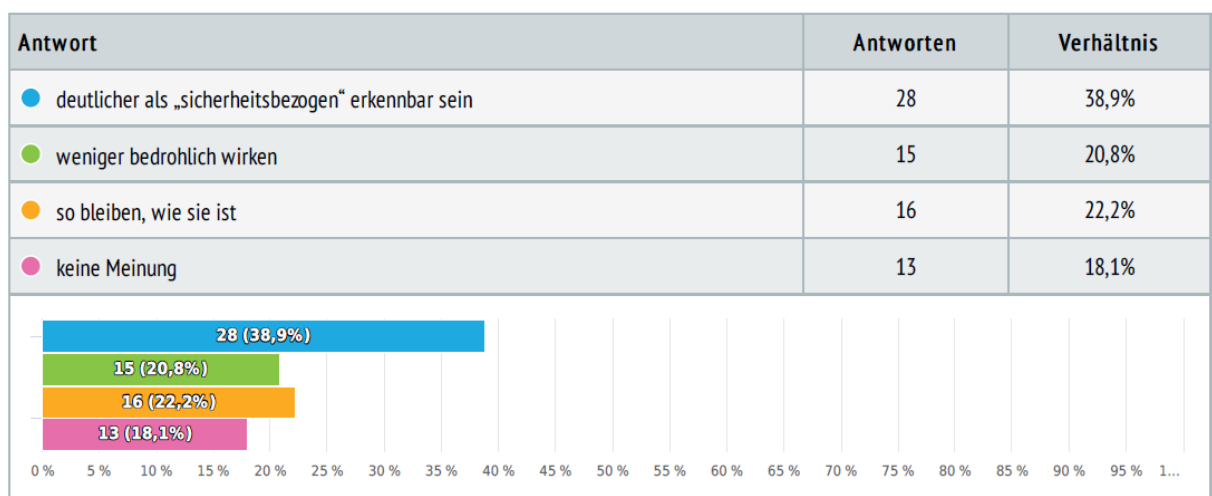


Abbildung 15: Antworten auf die Frage: Sollte die Dienstkleidung Ihrer Meinung nach...

4. Befragung

Mit fast 39 % spricht sich die größte Gruppe für eine verstärkte visuelle Erkennbarkeit als Sicherheitskraft aus. Dies deutet auf ein Bedürfnis nach eindeutiger Rollenkommunikation hin, wie sie in der Symbolik von Uniformen im öffentlichen Raum häufig gefordert wird (vgl. Goffmans Interaktionstheorie zu „Front Stage“-Darstellungen) (vgl. Willems et. al., 1998). Hierbei steht nicht nur das Vertrauen in die Kompetenz im Vordergrund, sondern auch die klare Differenzierung zu anderen Berufsgruppen, um Orientierung und Sicherheit zu fördern. Rund ein Fünftel (20,8 %) plädiert dafür, dass die Kleidung weniger einschüchternd wirkt. Diese Perspektive reflektiert eine kritische Haltung gegenüber der potenziell repressiven Wirkung von Uniformen, wie sie in der Forschung zu „symbolischer Autorität“ und „*soft policing*“ diskutiert wird (vgl. u.a. Berkowitz & Lepage, 1967). Gerade in Bahnhöfen, die stark frequentierte, offene Räume darstellen, kann ein zu martialisches Erscheinungsbild das subjektive Sicherheitsgefühl einzelner Nutzer*innengruppen – insbesondere vulnerabler Gruppen – reduzieren statt steigern. 22,2 % wollen keine Veränderung – diese Gruppe könnte Uniformen als bereits angemessen austariert zwischen Erkennbarkeit und Zugänglichkeit empfinden oder legt generell weniger Gewicht auf äußere Anpassungen. 18,1 % haben keine Meinung – ein Indiz dafür, dass für manche Befragte die Dienstkleidung keine zentrale Rolle bei der Wahrnehmung von Sicherheit spielt oder dass sie bisher keine bewusste Auseinandersetzung mit diesem Aspekt hatten.

Das Ergebnis verweist folglich auf ein Spannungsfeld zwischen Autorität, Nahbarkeit und Anforderungen des Arbeitsschutzes in der Gestaltung von Dienstkleidung privater Sicherheitskräfte. Damit wird ein größeres Spannungsfeld eröffnet: Die Dienstkleidung hat neben der Wirkung auf Dritte auch eine praktische Bedeutung, vornehmlich den gesundheitlichen Schutz der Mitarbeitenden (u.a. Stichschutzweste, „Schlagstock“, Tierabwehrspray, Handfesseln, etc.). Sollte sozialwissenschaftlich die Forderung nach Abrüstung bezüglich der Nahbarkeit begründbar sein, so kann dieser legitime Aspekt dem Gesundheitsschutz entgegenstehen.

Während eine klare Mehrheit Wert auf eindeutige visuelle Zuordnung legt, gibt es eine signifikante Minderheit, die vor einer zu starken Symbolisierung warnt. In der Forschung zu „*public reassurance policing*“ und „*community-oriented security*“ wird dieses Spannungsfeld häufig als Balance zwischen Abschreckung und Bürgernähe beschrieben (vgl. u.a. Feltes, 2002). Gerade im Bahnhofskontext, wo Sicherheitskräfte nicht nur Kontroll-, sondern auch Servicefunktionen übernehmen, kann die Dienstkleidung ein strategisches Kommunikationsinstrument sein, das Vertrauen und Akzeptanz in der Öffentlichkeit fördert – oder, bei falscher Ausgestaltung, genau das Gegenteil bewirkt.

5. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die Untersuchung zum Einfluss privater Sicherheitsdienstleister auf das subjektive Sicherheitsempfinden von Bahnreisenden am Berliner Hauptbahnhof macht deutlich, dass Wahrnehmung, Interaktion und zeitliche Nutzungsmuster in einem komplexen Wechselverhältnis stehen. Die Ergebnisse der Feldbeobachtungen und der Umfrage belegen, dass die derzeitige Sicherheitsarchitektur nur eingeschränkt geeignet ist, Unsicherheitsgefühle zu reduzieren. Vielmehr zeigt sich ein Geflecht aus situativen, gestalterischen und kommunikativen Defiziten, die das Potenzial der Sicherheitskräfte deutlich unter ihrem möglichen Wirkungsgrad halten.

1. Diskrepanz zwischen Bahnhofsnutzung und Sicherheitsempfinden

Die Mehrheit der Befragten nutzt den Bahnhof regelmäßig, davon 45,8 % mehrmals pro Woche und 20,8 % täglich. Das Nutzungsverhalten konzentriert sich vor allem auf die Nachmittagsstunden (65,3 %), gefolgt von Morgen (51,4 %) und Abend (47,2 %). In der Nacht (22:00–04:00 Uhr) fällt die Nutzung auf 18,1 % ab. Dieses Muster deckt sich mit den Angaben zum Sicherheitsempfinden: 56,9 % der Befragten fühlen sich nachts unsicher, weitere 37,5 % empfinden abends Unsicherheit.

Aus raumsoziologischer Sicht weist dieses Verhalten auf eine funktionale Einschränkung der Mobilität hin, die durch Angst- und Unsicherheitswahrnehmungen in bestimmten Zeitfenstern verstärkt wird. Diese Form selektiver Raumnutzung begünstigt sozialräumliche Exklusion (vgl. u.a. Reichow et. al., 2020): Teile des Bahnhofstraumes – insbesondere zu Randzeiten – werden faktisch von einem Großteil der Nutzer*innen gemieden. Damit verlagert sich der Bahnhof in bestimmten Zeitfenstern von einem offenen, urbanen Raum zu einem selektiv zugänglichen Ort.

2. Eingeschränkte Sichtbarkeit und Kompetenzwahrnehmung des Sicherheitspersonals

Die qualitativen Beobachtungen zeigen, dass das Sicherheitspersonal zwar an sicherheitsrelevanten Knotenpunkten präsent ist, jedoch optisch nur unzureichend als Sicherheitskraft erkennbar bleibt. Gelbe Warnwesten ähneln der Arbeitskleidung anderer Berufsgruppen (Bau, Reinigung, Service), wodurch eine klare visuelle Trennung fehlt.

Diese Beobachtungen spiegeln sich in der quantitativen Befragung:

- Auf die Frage, inwiefern die Dienstkleidung zur Einschätzung der Kompetenz beiträgt (Skala 1–5), lagen die meisten Bewertungen im mittleren Bereich, während 19 % der Befragten keinen oder nur geringen Einfluss sahen.
- Auf die Frage nach der gewünschten Veränderung der Dienstkleidung wünschten sich 38,9 % eine deutlichere Erkennbarkeit als „sicherheitsbezogen“, während 22,2 % keine Veränderung für nötig hielten und 20,8 % eine weniger bedrohliche Wirkung bevorzugten.

5. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Diese Ergebnisse weisen auf einen Zielkonflikt hin: Einerseits besteht ein Bedarf an klarer Erkennbarkeit, andererseits die Sorge vor einer zu autoritären oder einschüchternden Erscheinung. Für die Sicherheitsarchitektur bedeutet dies, dass visuelle Gestaltung nicht nur funktional (Erkennbarkeit) sein muss, sondern auch die soziale Anschlussfähigkeit (niedrige Hemmschwelle zur Ansprache) sichern sollte.

3. Rolle und Ansprechbarkeit: Zwischen Schutz und Service

Die Analyse der Situationen, in denen Befragte Sicherheitskräfte ansprechen würden, zeigt eine klare Priorisierung reaktiver Notfallszenarien:

- Medizinischer Notfall (75 %)
- Zeuge eines Konflikts/Vorfalles (68,1 %)
- Unsicherheitsgefühl (52,8 %)
- Auffälliges/störendes Verhalten anderer (54,2 %)

Serviceorientierte Anliegen wie Wegbeschreibung (47,2 %) oder Hilfe bei Tickets (29,2 %) spielen eine untergeordnete Rolle, während physische Hilfestellungen (z. B. Tragen von Gepäck, 6,9 %) nahezu irrelevant sind.

Diese Ergebnisse unterstreichen, dass Sicherheitskräfte primär als Kriseninterventionsakteure und weniger als präventive Präsenz wahrgenommen werden. Die Feldbeobachtungen stützen dies: Proaktive Kontaktaufnahme seitens der Sicherheitskräfte war selten, der Austausch beschränkte sich meist auf ältere Personen oder Tourist*innen. Das Potenzial zur präventiven Deeskalation bleibt dadurch ungenutzt.

4. Soziologische Einordnung: Unsichtbarkeit als Normalisierungsfaktor von Unsicherheit

Die Kombination aus eingeschränkter Sichtbarkeit, passiver Interaktion und reaktiver Rollenwahrnehmung führt zu einer Normalisierung latenter Unsicherheit. Der Bahnhof wird nicht als aktiv kontrollierter, sicherheitsstabilisierter Raum erlebt, sondern als weitgehend „sich selbst überlassen“ – mit Sicherheitskräften als punktuellen Notfallhelfer*innen.

Aus Sicht der Sicherheits- und Raumsoziologie schwächt dies die kollektive Sicherheitswahrnehmung, da präventive Präsenz nicht als kontinuierliche, sondern als sporadische Erfahrung wahrgenommen wird. Infolgedessen entsteht eine Art „Sicherheitslücke im Alltag“, in der Unsicherheit zur Normalität wird, solange keine akute Bedrohung eintritt.

5. Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse legen nahe, dass eine bloße personelle Aufstockung nicht ausreicht. Vielmehr bedarf es einer strategischen Neuausrichtung in drei Bereichen:

- Sichtbarkeit: Einführung markanter, eindeutig unterscheidbarer Uniformen; verstärkte Präsenz in Randzeiten und wenig frequentierten Bereichen.
- Zugänglichkeit: Einrichtung klar gekennzeichnete Sicherheitsanlaufstellen (von 73 % befürwortet), die gleichzeitig Service- und Schutzfunktionen erfüllen.
- Kommunikationsstrategie: Wandel vom passiven Reagieren zum aktiven Ansprechen, um Hemmschwellen abzubauen und Sicherheitskräfte als integralen Bestandteil des öffentlichen Raums zu etablieren.

Eine solche Neuausrichtung hätte nicht nur potenziell positive Effekte auf das subjektive Sicherheitsempfinden, sondern könnte auch zur sozialräumlichen Inklusion beitragen, indem sie den Bahnhof als offenen, für alle Nutzer*innengruppen sicheren Ort in allen Tageszeiten etabliert.

6. Umsetzung

Die vorangegangenen Ausführungen haben gezeigt, dass die Wirkung von privaten Sicherheitskräften u.a. von der Sichtbarkeit dieser im Bahnhofsgeschehen abhängt. Parallel zu der Erstellung dieser Studie geschah am 23.05.2025 ein Messerangriff am Hamburger Hauptbahnhof, bei dem 18 Personen verletzt wurden³. Breits in den Monaten davor war das Sicherheitspersonal an diesem Verkehrsknoten massiv erhöht und neue Bestreifungsformen (u.a. Quattro-Streife) implementiert worden. Als Konsequenz der Gewaltstraftat beauftragte das Securitymanagement der DB InfraGO AG – GB Personenbahnhöfe am betroffenen Bahnsteig 6 vom 28.05. bis 11.06.2025 eine dauerhafte örtliche Bestreifung durch die DB Sicherheit GmbH. Ziel war die Präsenz zwischen 12:00 und 20:00 Uhr, um das subjektive Sicherheitsempfinden der Reisenden am Tatort zu stärken. Die Dokumentation der Wirksamkeit der Maßnahmen erfolgte durch die eingesetzten Sicherheitskräfte, u.a. die Fragestellung 4: „Welche Wirkung hat die erhöhte Präsenz der Streife auf die Reisenden? (Hier sollen die MA ihre persönliche Meinung äußern: Haben die Reisenden die Streife „erleichtert“ wahrgenommen oder haben wir hier für zusätzliche Verunsicherung und/oder ein mulmiges Gefühl gesorgt?“⁴

Durch die örtlich eingegrenzte Bestreifung des Bahnsteiges gingen die Sicherheitskräfte nicht in den Gedränge des Bahnhofes unter, sondern erreichten die Wartenden am Bahnsteig, die möglicherweise mit der aktuellen Berichterstattung und intensiven gesellschaftlichen Diskussion („Messerkriminalität“) zeitlich und örtlich konfrontiert waren. Die gezielte Präsenz wirkte sich neben einer Verbesserung der Fallzahlentwicklung (u.a. bettelnde Personen, Flaschensammler, Rauchverbote) auch positiv auf das subjektive Sicherheitsempfinden der wartenden Reisenden (Rückmeldungen durch diese) aus. Vermehrt wahrgenommen, aber nicht wissenschaftlich belegbar, wurde eine Ansprache in dem Abschnitt des Bahnsteiges, in dem die Straftat am 23.05.2025 begangen wurde. Dies lässt sich plausibel dadurch erklären, dass Fernverkehrsreisende aufgrund der Sitzplatzreservierung keine Möglichkeit der „Flucht“ aus der Situation, also das Verlassen der unangenehmen Situation haben. Hier greift dann das Konzept des „capable guardian“, da möglicherweise die Erfahrung, dass andere (präsente) Maßnahmen (z.B. Videoüberwachung) diese Tat nicht verhindert haben, ein stärkeres Bedürfnis nach einer Person, die tatsächlich in der Lage ist, Gefahren zu erkennen und Schadensabwehr auslöst.

Auch die statistische Auswertung des Zeitraums (insgesamt 2.550 registrierte Fälle⁵) belegt die Feldbeobachtungen am Berliner Hauptbahnhof, welche ebenfalls

³ <https://www.polizei.hamburg/messerangriff-am-hauptbahnhof-weitere-erkenntnisse-1063872>, zuletzt aufgerufen: 13.08.2025.

⁴ Interne Anweisung der DB InfraGO AG zur Dokumentation der Maßnahmen.

⁵ Internes Dokument der DB Sicherheit GmbH zur Auswertung der Aktionswochen.

schon einen stärkeren Fokus auf Serviceleistungen in der Dienstverrichtung gelegt hatte:

- 53% Hilfeleistungen und Auskunftserteilung,
- 22% Belehrungen und Hausrechtsdurchsetzungen,
- 11% Umgang mit marginalisierten Gruppen.

In der Zusammenführung der theoretischen Ausführungen und der praktischen Umsetzung im Hamburger Hauptbahnhof lassen sich folgende Empfehlungen geben:

1. Nach schweren Ereignissen scheint die unmittelbare Präsenz am Ereignisort eine größere Wirkung als eine „grundsätzliche“ Erhöhung des Personals in Verkehrsknotenpunkten zu haben.
2. Es empfiehlt sich Sicherheitskräfte, die kommunikativ, ansprechbar und offen wirken, einzusetzen, da eine niedrigschwellige Möglichkeit der Ansprache durch Reisende zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit gegeben sein muss.

Ob auch eine Notwendigkeit der Anpassung der Dienstkleidung wissenschaftlich begründet werden kann, müssen weitere Studien zeigen. Da die Bekleidung ein nachgewiesenes Spannungsfeld darstellt, könnte es möglich sein, dass eine „Abrüstung“, ein weniger martialisch wirkendes Auftreten und die eindeutige Erkennbarkeit in den Menschenmengen, das Sicherheitsempfinden erhöhen könnte. Dies belegten im polizeilichen Bereich bereits Schipper-Kruse & Schroeder (2022).

Literatur

Augé, M. (2012). Nicht-Orte. München.

Blumer, H. (1969). Symbolic Interactionism: Perspective and Method. Englewood Cliffs.

Berkowitz, L., & Lepage, A. (1967). Weapons as aggression-eliciting stimuli. In: Journal of Personality and Social Psychology, 7(2, Pt.1), 202–207. <https://doi.org/10.1037/h0025008>.

Feltes, T. (2002). Community-oriented policing in Germany: Training and education. In: Policing: An International Journal of Police Strategies and Management, 25(1), 48–59. <https://doi.org/10.1108/13639510210417890>.

Gerhold, L., Dorner, K., Brandes, E., & Hartmann, J. (2020). Subjektives Sicherheitsempfinden und subjektive Sicherheitswahrnehmung. In: L. Gerhold (Hrsg.), Sicherheitsempfinden, Sicherheitskommunikation und Sicherheitsmaßnahmen. Ergebnisse aus dem Forschungsverbund WiSima. Ergebnisse aus dem Forschungsverbund WiSima (S. 9–52). Berlin.

Hirsch, M., Konradi, M., & Vollmer, S. (2023). Sichere Bahnhöfe für alle. Eine Studie im Auftrag der DB. Berlin: CAMINO. Online: <https://camino-werkstatt.de/downloads/Studie-Sichere-Bahnh%C3%B6fe-f%C3%BCr-alle.pdf>.

Reichow, D., & Friemel, T. N. (2020). Sicherheitskommunikation im öffentlichen Personenverkehr. In: L. Gerhold (Hrsg.), Sicherheitsempfinden, Sicherheitskommunikation und Sicherheitsmaßnahmen. Ergebnisse aus dem Forschungsverbund WiSima (S. 59–86). Berlin.

Schipper-Kruse, D. & Schroeder, C. (2022). Fallstudie zu den Auswirkungen polizeilicher Sicherheitsmaßnahmen auf das Sicherheitsempfinden von Besucherinnen und Besuchern eines Berliner Weihnachtsmarktes. FÖPS Digital Nr. 7, hrsg. vom Forschungsinstitut für öffentliche und private Sicherheit (FÖPS Berlin) der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin. DOI: <https://doi.org/10.4393/opushwr-3476>.

Schröder, P. (2019). Private Sicherheitsdienste im öffentlichen Raum. Zwischen Sicherheitsgewährleistung und gesellschaftlicher Verantwortung. In: Kriminalistik – Unabhängige Zeitschrift für die kriminalistische Wissenschaft und Praxis, 73 (6), S. 386–392.

Seitz, J., & Gillert, F. (2020). Konzeption, Umsetzung und Erprobung eines Security Impact Assessments. In: L. Gerhold (Hrsg.), Sicherheitsempfinden, Sicherheitskommunikation und Sicherheitsmaßnahmen. Ergebnisse aus dem Forschungsverbund WiSima (S. 104–123). Berlin.

Survey Report Reiseverhalten & Nutzung DB. Auswertung der Umfrage.
17.06.2025.

Willems, H., & Jurga, M. (1998). Inszenierungsgesellschaft. Ein einführendes
Handbuch. Wiesbaden.

Anhang: Fragebogen "Reiseverhalten & Nutzung DB"

1. Wie häufig halten Sie sich an Bahnhöfen auf?
 - Täglich
 - Mehrmals pro Woche
 - Mehrmals pro Monat
 - Weniger als einmal pro Monat
 - Nie

2. Zu welchen Tageszeiten halten Sie sich am häufigsten an Bahnhöfen auf ?
(Mehrfachantwort möglich)
 - Morgens (04:00-11:00)
 - Mittags (11:00-14:00)
 - Nachmittags (14:00 – 18:00)
 - Abends (18:00 – 22:00)
 - Nachts (22:00 -04:00)

3. Gibt es bestimmte Zeiten, an denen Sie sich eher unsicher am Bahnhof fühlen?
 - Morgens (04:00-11:00)
 - Mittags (11:00-14:00)
 - Nachmittags (14:00 – 18:00)
 - Abends (18:00 – 22:00)
 - Nachts (22:00 -04:00)
 - Ich fühle mich nicht unsicher

4. Welche Faktoren beeinträchtigen Ihr Sicherheitsgefühl am meisten? (Mehrfachantwort möglich)
 - Geringe Personalpräsenz

- Schlechte Beleuchtung
 - Unübersichtliche Architektur
 - Fehlende Notrufsysteme
5. Was würde Ihrer Meinung nach Ihr Sicherheitsgefühl an Bahnhöfen verbessern? (Mehrfachantwort möglich)
- Mehr Sicherheitspersonal
 - Mehr Polizeipräsenz
 - Videoüberwachung
 - Sauberkeit
 - Alkoholverbot
 - Mehr Sicherheitsdurchsagen
 - Mehr Orientierungshilfen für den Bahnhof
 - Sonstige: (Bitte kurz Angeben)
6. Haben Sie bereits negative Vorfälle (z. B. Belästigung, Diebstahl) im Bahnhof erlebt, die Ihr Sicherheitsgefühl am Bahnhof beeinträchtigen?
- Ja
 - Nein
 - Falls ja bitte kurz schildern
7. Welche Bereiche im Bahnhof empfinden Sie als besonders unsicher? (Mehrfachantwort möglich)
- Bahnsteige
 - Unterführungen
 - Eingangsbereich
 - Toiletten
 - Bereiche der Gepäckaufbewahrung
 - Einkaufsbereiche
 - Bahnhofsvorplatz

- Bahnhofshalle
 - Parkhaus
8. Wie häufig nehmen Sie private Sicherheitskräfte während Ihres Aufenthalts im Bahnhof wahr?
- Immer
 - Häufig
 - Manchmal
 - Selten
 - Nie
9. Fühlen Sie sich sicherer, wenn Sie Sicherheitspersonal in Ihrer Nähe sehen?
Skala: 1 (gar nicht) – 5 (sehr viel)
10. Wie beeinflusst die sichtbare Präsenz von Sicherheitskräften Ihr Verhalten ?
- Ich nutze bestimmte Bereiche gezielter / häufiger
 - Ich meide bestimmte Bereiche eher
 - Mein Verhalten ändert sich nicht
 - Sonstiges
11. Haben Sie Vertrauen in die Kompetenz des eingesetzten Sicherheitspersonals? Skala: 1 (kein Vertrauen) – 5 (sehr großes Vertrauen)
12. Inwiefern trägt die Dienstkleidung zur Einschätzung der Kompetenz der Sicherheitskräfte bei? (Skala von 1 = „gar nicht“ bis 5 = „sehr stark“)
13. Sollte die Dienstkleidung Ihrer Meinung nach...
- deutlicher als „sicherheitsbezogen“ erkennbar sein
 - weniger bedrohlich wirken
 - so bleiben, wie sie ist
 - keine Meinung

14. In welchen Situationen würden Sie persönlich in Erwägung ziehen, Sicherheitskräfte am Bahnhof anzusprechen? (Bitte kreuzen Sie alle zutreffenden Gründe an oder ergänzen Sie eigene Beispiele.)

- Wenn ich mich unsicher fühle
- Wenn ich Zeuge eines Konflikts oder Vorfalls werde
- Bei einem medizinischen Notfall
- Bei Fragen zu Orientierung oder Wegbeschreibung
- bei Problemen mit Fahrkarten, Automaten oder dem Zugang zu Bahnsteigen
- bei auffällig oder störendem Verhalten anderer Personen
- wenn ich Hilfe beim Tragen vom Gepäck oder bei der Barrierefreiheit benötige
- Ich würde grundsätzlich keine Sicherheitskräfte ansprechen
- Anderer Grund (bitte geben Sie an)

15. Wie alt sind Sie?

- Unter 18
- 18-30
- 31-50
- 51-65
- Über 65

16. Welchem Geschlecht ordnen Sie sich zu?

- Männlich
- Weiblich
- Keine Angabe

17. Wie groß ist Ihr aktueller Hauptwohnnort?

- Über 250.000 (Großstadt)
- 20.000-250.000 (Mittelstadt)

Anhang: Fragebogen

- 5000-20.000 (Kleinstadt)
- Unter 5000 (Landgemeinde)

Summary

Die Umfrageergebnisse unter Reisenden im Berliner Hauptbahnhof geben Aufschluss über den Einfluss von Sicherheitskräften auf das Verhalten der Befragten an Bahnhöfen. Die Mehrheit der Befragten (58,3 %) gab an, dass sich ihr Verhalten durch die sichtbare Präsenz von Sicherheitskräften nicht ändert. Für einen geringeren, aber dennoch relevanten Teil der Befragten gibt es jedoch eine Verhaltensänderung:

- 22,2 % nutzen bestimmte Bereiche gezielter oder häufiger.
- 18,1 % meiden bestimmte Bereiche eher.

Dies deutet darauf hin, dass die Präsenz von Sicherheitspersonal für eine Minderheit entweder dazu führt, dass sie sich in bestimmten Bereichen sicherer fühlen und diese aufsuchen, oder dass sie andere Bereiche meiden, möglicherweise weil sie dort trotz oder wegen der Präsenz ein höheres Risiko wahrnehmen oder weil die Präsenz für westeuropäisch sozialisierte Menschen erst auf Unsicherheiten hinweist.⁶

Auf die Frage, ob sich die Befragten sicherer fühlen, wenn sie Sicherheitspersonal in ihrer Nähe sehen, zeigt sich ein geteiltes Bild mit einem Hang zur positiven Beeinflussung. Von 72 Befragten gaben 23 eine 4 und 10 eine 5 (auf einer Skala von 1 „gar nicht“ bis 5 „sehr viel“) an, was bedeutet, dass sich insgesamt 33 Personen (45,8 %) mäßig bis sehr viel sicherer fühlen. Dies unterstreicht, dass die Anwesenheit von Sicherheitspersonal das subjektive Sicherheitsgefühl vieler Menschen positiv beeinflusst.

Die Umfrage zeigt auch, in welchen Situationen die Anwesenheit von Sicherheitskräften das Verhalten der Menschen dahingehend beeinflusst, dass sie diese ansprechen würden:

- Die höchste Bereitschaft, Sicherheitskräfte anzusprechen, besteht bei medizinischen Notfällen (75,0 %).
- Ebenfalls sehr hoch ist die Bereitschaft, wenn man Zeuge eines Konflikts oder Vorfalls wird (68,1 %).
- 54,2% würden Sicherheitskräfte bei auffälligem oder störendem Verhalten anderer Personen ansprechen.
- 52,8 % würden sie ansprechen, wenn sie sich unsicher fühlen.

⁶ Siehe hierzu auch die Studie der HWR Berlin und der Landespolizei Berlin zu Wirkung starker Polizeipräsenz: Dirk Schipper-Kruse & Christian Schroeder: Fallstudie zu den Auswirkungen polizeilicher Sicherheitsmaßnahmen auf das Sicherheitsempfinden von Besucherinnen und Besuchern eines Berliner Weihnachtsmarktes, FÖPS Digital Nr. 7, hrsg. vom Forschungsinstitut für öffentliche und private Sicherheit (FÖPS Berlin) der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin. DOI: <https://doi.org/10.4393/opushwr-3476>, Berlin im Januar 2022.

- Hinzu kommen Anliegen wie Orientierungs- oder Wegbeschreibungen (47,2 %) und Probleme mit Fahrkarten oder Automaten (29,2 %).

Nur eine sehr kleine Minderheit von 4,2 % würde grundsätzlich keine Sicherheitskräfte ansprechen. Dies belegt, dass Sicherheitskräfte als wichtige Ansprechpartner in vielfältigen Situationen wahrgenommen werden, was das Verhalten der Personen im Bahnhofsumfeld beeinflusst, indem es ihnen einen direkten Kanal für Hilfe und Intervention bietet.

Die Häufigkeit der Wahrnehmung privater Sicherheitskräfte ist nicht durchweg hoch: Nur 4,2 % sehen sie „immer“, und 20,8 % „häufig“. Die Mehrheit nimmt sie „manchmal“ (36,1 %) oder „selten“ (27,8 %) wahr. Diese eher geringe Sichtbarkeit könnte dazu beitragen, dass sich das Verhalten der meisten nicht ändert.

Das Vertrauen in die Kompetenz des Sicherheitspersonals ist gemischt: 36,1 % der Befragten haben ein hohes Vertrauen (Skala 4 oder 5), während 29,2 % ein geringes Vertrauen (Skala 1 oder 2) haben. Die größte Gruppe (23 Personen) wählte die neutrale Antwortoption.

Die Dienstkleidung spielt eine Rolle bei der Einschätzung der Kompetenz: Für 45,8 % der Befragten trägt sie stark (Skala 4 oder 5) zur Kompetenzeinschätzung bei. Interessanterweise wünschen sich 38,9 %, dass die Dienstkleidung deutlicher als „sicherheitsbezogen“ erkennbar sein sollte, während 20,8 % sie als weniger bedrohlich empfinden möchten und 22,2 % sie so belassen würden, wie sie ist. Eine klarere Kennzeichnung könnte die Wahrnehmung der Sicherheitskräfte und damit indirekt das Sicherheitsgefühl und Verhalten beeinflussen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Präsenz von Sicherheitspersonal das Verhalten der Mehrheit der Bahnfansnutzer nicht grundlegend ändert, aber sie trägt deutlich zum Sicherheitsgefühl bei und beeinflusst die Bereitschaft, in Notfällen oder bei Problemen aktiv Hilfe zu suchen. Die Sichtbarkeit, das Vertrauen in die Kompetenz und das Erscheinungsbild der Dienstkleidung sind dabei wichtige Faktoren.

Die Autor*innen

Dr. **Florian Flörsheimer** ist Dozent für Sozialwissenschaften am Fachbereich 05 der HWR Berlin. Seine Forschungsschwerpunkte sind Private Sicherheitswirtschaft, Staatstheorie und das Verhältnis zwischen Polizei und Gesellschaft.

Florian Horn ist seit 2024 Projektleiter des Forschungsvorhabens Sicherheitsbahnhof (Sicherheitsforschung), das zusammen mit der Bundespolizei im Auftrag des Bundesministerium des Innern und des Bundesverkehrsministeriums neue Ansätze für die Sicherheit am Bahnhof finden soll. Im Mittelpunkt steht die Steigerung der subjektiven und objektiven Sicherheit der Bahnhofsnutzenden und der Schutz der kritischen Infrastruktur Bahn. Ziel ist es, Gefahren insbesondere in zeitkritischen Situationen zuverlässig und frühzeitig zu erkennen, um proaktiv handeln und Schäden verhindern zu können.

Janek Guthammer, Gabriel Heuving, Paul Hinney, Rozerin Karaterzi, Khaled Abdul Majid und **Klaudia Stachera** sind Studierende im Studiengang Sicherheitsmanagement (B.A.) an der HWR Berlin.