

Positionspapier / April 2024

# Sicherheit (Security) im öffentlichen Personenverkehr






Fakten, Mythen und Handlungsbedarf von Branche und Politik



---

# Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de

 @DieVerkehrsunternehmen  @VDV\_Verband  @vdv\_verband  
 die-verkehrsunternehmen  app.vdv.de

## **Ansprechpartner**

Arndt Malyska,  
*Hamburger Hochbahnwache und Vorsitzender des VDV-Unterausschusses Security*

Rainer Cohrs,  
*Stadtwerke München, stellv. Vorsitzender des VDV-Unterausschusses Security*

Dr. Florian Brauner  
*Kölner Verkehrs-Betriebe AG und stellv. Vorsitzender des VDV-Unterausschusses Security*

Armin Kindler  
*Deutsche Bahn AG, Konzernsicherheit*

Ingo Tederahn  
*Berliner Verkehrsbetriebe AöR, Bereich Sicherheit*

Dr. Thomas Hilpert-Janßen  
*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und Betreuer des VDV-Unterausschusses Security*

Alexander Möller  
*Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)*

Eike Arnold  
*Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Stv. Pressesprecher und Leiter Interne Kommunikation*

---

## Bildquellen

Titel Holger Kleine/istockphoto.com

Seite 6 Tabelle 37 aus der Studie: Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020 | Bundesweite Kernbefunde des Viktimisierungssurvey des Bundeskriminalamts und der Polizeien der Länder (Seite 113)

---

## Inhalt

Impressum	2
Zusammenfassung	5
Herausforderungen des ÖPV	6
Objektive Sicherheit	7
Subjektive Sicherheit	9
Sicherheit ist Gemeinschaftsaufgabe	10
Was hilft der objektiven Sicherheit und dem Sicherheitsgefühl – und wo sind die Grenzen?	11
Aufgaben der Branche und Forderungen an die Politik	13

---

## Zusammenfassung

**Sicherheit ist eines der entscheidenden Versprechen bei Bus und Bahn.**

**Das Sicherheitsversprechen für die Fahrgäste und das Personal steht im öffentlichen Personenverkehr an erster Stelle.** Dies betrifft zum einen die **Betriebssicherheit** (*safety*) – also insbesondere der Schutz der Fahrgäste und des Personals vor Unfällen und technischen Gefahren. Zum anderen aber auch die Abwehr äußerer Gefahren, wie beispielsweise der **Schutz vor Personen**, die sich belästigend, bedrohlich oder sogar gewalttätig verhalten (*security*).

Wird das **Sicherheitsversprechen gegenüber den Mitarbeitenden** nicht überwiegend eingehalten, wirkt sich das auf die Personalrekrutierung und -bindung aus: Die ohnehin **schwierige Lage im Personalbereich** selbst und auf dem Arbeitnehmermarkt droht sich weiter zu verschärfen.

**Sicherheit ist ein wesentliches Produktversprechen an die Fahrgäste.** Dabei spielt es für die Fahrgäste – wie für das Personal – eine untergeordnete Rolle, ob Einflussfaktoren zu einer Einschränkung der Sicherheit führen (**objektive Sicherheit**) oder eine Unsicherheit empfunden wird (**subjektive Sicherheit**).

Wird dieses Produktversprechen nicht oder nur eingeschränkt eingehalten, werden verkehrliche Alternativen gewählt oder Fahrten gar nicht erst angetreten. Öffentliche Mobilität kann vor diesem Hintergrund nicht in dem Maße Teil der Daseinsvorsorge sein, wie sie sein könnte. **Gesellschaftliche Teilhabe setzt Mobilität für alle Gruppen** voraus: Viele sind auch deshalb auf Bus und Bahn angewiesen, weil sie kein Auto fahren wollen, können oder dürfen. Das Ziel des Umstiegs auf Bus und Bahn, für den **Klimaschutz (Klimaschutzziele 2030 für den Verkehrssektor, „Klimabeschluss“ des Bundesverfassungsgerichts 2021)** und für lebenswertere, verkehrssichere und feinstaubarme Kommunen wird ohne Sicherheit verfehlt. Neben den verfehlten verkehrspolitischen Zielen entgehen den Verkehrsunternehmen erhebliche **Fahrgeldeinnahmen**.

Die Ziele der Branche, dass

- die Fahrgäste in den Fahrzeugen und Anlagen sicher vor Angriffen, Bedrohungen und Belästigungen sind und sich auch entsprechend sicher fühlen,
- die Beschäftigten (z. B. Fahr- und Zugbegleitpersonal, Fahrausweisprüfpersonal, Service- und Sicherheitspersonal) vor Übergriffen geschützt werden,

kann die Branche nicht vollständig aus sich selbst heraus und aus eigener Kraft erreichen. **Dazu bedarf es einer deutlich stärkeren Zusammenarbeit mit den Polizei- und Ordnungsbehörden – und einer deutlich verstärkten finanziellen und ordnungspolitischen Unterstützung durch Bund und Länder. Eine Voraussetzung dafür ist – und hier werden die Verkehrsunternehmen in Deutschland sichtbar werden – eine ehrliche öffentliche Diskussion, die die Zusammenhänge und die Situation anerkennt. Dieses Positionspapier soll dazu einen Beitrag leisten.**

---

## Herausforderungen des ÖPV

Der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) befindet sich im Wandel. Mit den ehrgeizigen Klimaschutzziele für 2030 für den Verkehrssektor ist die Mobilitätswende Teil der Lösungsstrategie. Neue Tarifangebote wie das 9-Euro-Ticket und das darauffolgende Deutschlandticket „attraktivieren“ das Angebot des ÖPNV, während Infrastruktur und Fahrzeugflotten ausgebaut werden müssen, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden.

Gleichwohl war jahrzehntlang der Kostendeckungsgrad das „Maß aller Dinge“ und es ergeben sich neue Herausforderungen im Aufbau und der Konsolidierung einer stabilen, zukunftssicheren Finanzierung des ÖPV.

Darüber hinaus zeigt sich, dass „Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr“ ein wesentlicher Qualitätsfaktor in der Dienstleistungserbringung ist, denn, wenn ein Mangel an Sicherheit besteht – oder auch nur so empfunden wird – werden ÖPV-Fahrten aus Sorge oder gar Angst vermieden. Dies beeinflusst auch die Frage, ob die Verkehrswende gelingt oder der Umfang des motorisierten Individualverkehrs weiter steigt. Öffentliche Meldungen, die die Sicherheit im ÖPV in Frage stellen – z. B. auch im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket<sup>1</sup> – verstärken diesen Prozess und erschweren den Zugang zu neuen Kundengruppen.

Im Innenverhältnis eines Verkehrsunternehmens führen Unsicherheiten oder gefühlte Unsicherheiten der eigenen Beschäftigten zu einem Attraktivitätsverlust des Arbeitsplatzes bzw. Arbeitgebers und verstärken den Personalmangel in der gesamten Branche. Dies kann sich u. a. negativ auf die Betriebsqualität – Ausfälle, Verspätungen, Anschlusssicherheit etc. – auswirken.

Nachfolgend werden einige Aspekte zur aktuellen Sicherheitslage anhand der Branchenerfahrungen und veröffentlichten Daten vorgestellt. Diese beschränken sich dabei auf den Bereich des Schutzes vor Personen („Security-Gefahren“).

<sup>1</sup> „Polizeigewerkschaft warnt vor mehr Kriminalität in Bus und Bahn“, Tagesspiegel vom 17.04.2023; „Mehr Gewalt durch 49-Euro-Ticket?“, Main-Echo vom 21.04.2023.

## Objektive Sicherheit

Die föderale Struktur der Bundesrepublik Deutschland und die regional geprägte ÖPV-Landschaft erschwert die Erhebung einheitlicher und vergleichbarer Kriminalitätszahlen. Ein bundesweites Lagebild zur Sicherheit im ÖPV auf Basis der polizeilichen Kriminalitätsstatistik gibt es aber auch deswegen nicht, weil der ÖPV grundsätzlich keinen Kriminalitätsschwerpunkt darstellt.

Selbst in Großstädten entfallen **weniger als zehn Prozent aller relevanten Straftaten** (insbesondere Raube, Körperverletzungen, Diebstähle und Sexualdelikte) auf den ÖPV. Hierzu trägt bei, dass in Bussen und Bahnen generell Fahr- und teilweise auch Sicherheits- und Servicepersonal anwesend ist. Bahnhöfe, Stadt- und U-Bahnhaltestellen und Schienen- wie Straßenfahrzeuge sind zudem in weiten Teilen videoüberwacht, was das Entdeckungsrisiko für Täterinnen und Täter deutlich erhöht. Infrastruktur- oder Flottenerneuerungen führen häufig zum Einbau von Überwachungskameras.

In einer Befragung des Bundeskriminalamts im Jahr 2020 (**SKiD-2020-Studie**) wurde festgestellt, dass bei Einzeldelikten und deren Tatörtlichkeit der ÖPV als Deliktort in vielen Fällen hinter dem öffentlichen Raum, Diskotheken/Bars und teilweise sogar der Wohnung steht. Auch diese Zahlen deuten auf den positiven Effekt von personellen und sicherheitstechnischen Einrichtungen im ÖPV, insbesondere im Vergleich zu Orten, wo diese nicht in dieser Form verfügbar sind. Wohlgleich ist kritisch anzumerken, dass eine klare Abgrenzung zwischen ÖPV und öffentlicher Raum in vielen Fällen gar nicht möglich ist.

### Tatörtlichkeit der Straftat bei Gewalt- und Sexualdelikten (Einzeldelikte) in %

	Tatörtlichkeit der Straftat bei Gewalt- und Sexualdelikten (in %)									
	Öffentlicher Raum	Wohnung	Diskothek/Club/Bar	Arbeitsplatz	Öffnt. Nah-/Fernverkehr	Bildungsstätte	Gesundheitswesen	Sportstätte	Digitaler Raum	Anderer Ort
Pers. Beleidigung im Internet (n = 739)	4,3	7,6	0,1	1,8	0,0	2,6	0,0	0,0	80,1	3,4
Gewaltandrohung offline (n = 762)	40,1	12,8	5,9	15,5	7,2	1,9	0,9	4,4	3,7	7,6
Zeigen von Geschlechtsteilen (n = 303)	14,5	9,7	0,1	3,2	13,6	0,3	0,8	0,0	55,8	2,0
Körperliche sexuelle Belästigung (n = 402)	23,1	15,1	28,2	13,9	7,9	4,1	0,3	2,4	0,0	5,0
Gewaltandrohung online (n = 146)	2,4	5,1	8,0	2,8	0,3	3,2	0,0	0,0	77,1	1,1
Körperverletzung, eine Person ohne Waffe (n = 310)	46,5	20,3	6,9	10,5	6,3	0,8	2,1	1,2	0,0	5,5
Körperverletzung, mehrere Personen ohne Waffe (n = 59)	71,7	0,2	3,5	0,2	3,5	1,3	0,1	0,0	0,0	19,5
Raub (n = 39)	42,9	27,4	16,4	2,8	6,0	1,0	0,0	0,0	0,0	3,4
Körperverletzung, eine Person mit Waffe (n = 62)	63,9	6,9	4,0	2,6	5,4	1,0	0,3	0,0	0,0	15,7
Körperverletzung, mehrere Personen mit Waffe (n = 35)	81,2	1,7	1,4	7,5	0,0	0,0	4,3	0,8	0,0	3,0
Sexueller Missbrauch oder Vergewaltigung (n = 41)	21,6	71,3	0,8	0,7	0,9	0,0	1,2	0,0	0,0	3,4
Sonstiges (n = 278)	53,3	8,3	4,0	5,1	9,5	6,7	0,5	0,2	6,6	5,8

Anmerkung: Fallzahlen beziehen sich auf gültige Angaben.

In Bezug auf die Gewalt gegenüber Beschäftigten des ÖPV veröffentlichte das Deutsche Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung (FÖV) eine **Studie „Gewalt gegen Beschäftigte im öffentlichen Personenverkehr“<sup>2</sup>** und kam zu dem Ergebnis, dass diese stark von gewalttätigen Übergriffen betroffen sind. Den befragten Unternehmen wurden pro Jahr 123 Fälle auf 1.000 Beschäftigte gemeldet. 41 Prozent der Befragten wurden mindestens einmal im Jahr Opfer von Gewalt. Damit ist die Gewaltbetroffenheit deutlich höher als bei Beschäftigten im öffentlichen Dienst, wo rund jede bzw. jeder Vierte (23 Prozent) Gewalt erlebte. **Schwerpunkte der Gewalttaten waren verbale Gewalt, während körperliche Gewalt deutlich seltener ist.** Die Folgen sind in jedem Falle nicht zu unterschätzen. Am häufigsten erfahren das (Zug-)begleitpersonal und Beschäftigte im Kundenservice Gewalt. Gleichzeitig bewerten diese die angebotenen Nachsorgemaßnahmen am schlechtesten. Weibliche Beschäftigte erfahren häufiger Gewalt als ihre männlichen Kollegen – mit Ausnahme von körperlicher Gewalt.

Ein weiteres Ergebnis der Studie ist, dass das Thema „Schutz der Beschäftigten vor gewalttätigen Übergriffen“ für Beschäftigte im Verkehrsbereich von großer Wichtigkeit ist. **95 Prozent der Befragten halten den Schutz der Beschäftigten für wichtig oder sehr wichtig.** Dies deutet darauf hin, dass die Gefahr, beleidigt, angefeindet oder körperlich angegriffen zu werden, für Beschäftigte im Verkehrsbereich sehr präsent ist. Die von den Beschäftigten wahrgenommene Wichtigkeit auf den höheren Hierarchiestufen ist hingegen deutlich geringer und nimmt mit jeder Stufe ab.

<sup>2</sup> Gewalt gegen Beschäftigte im öffentlichen Personenverkehr, Coline Kuche, Axel Piesker, Benedikt Steffens, Carolin Steffens, Fabienne Uhlig, Jan Ziekow, Forschungsbericht 305, Speyerer 2023.



---

## Subjektive Sicherheit

**Deutlich schlechter** als die objektive Sicherheitslage – d. h. die Zahl der statistisch erfassten Delikte – **stellt sich das subjektive Sicherheitsempfinden**, d. h. das Sicherheitsgefühl, vieler Fahrgäste (und auch Beschäftigten) des ÖPV dar.

In der **SKiD-2020-Studie** des Bundeskriminalamts gaben **mehr als die Hälfte der Befragten an, sich nachts im ÖPV nicht sicher zu fühlen** – und **rund ein Viertel der befragten Männer und die Hälfte** der befragten Frauen berichteten, dass sie nachts den ÖPV meiden oder meiden würden.

Was ist der Grund für diese Diskrepanz zwischen objektiv zumindest zufriedenstellender bis guter Sicherheitslage und schlechtem Sicherheitsgefühl?

Ein Teil des Problems scheint dabei eher gesellschaftlicher Art zu sein und betrifft nicht allein den ÖPV: In der SKiD-Studie geben **28 Prozent** der Befragten an, sich generell in den Nachtstunden **aufgrund der Dunkelheit** nicht sicher zu fühlen – und teilweise es vermeiden, nachts aus dem Haus zu gehen. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen allein im ÖPV würden das Verhalten dieser Gruppe mit hoher Wahrscheinlichkeit **nur wenig** beeinflussen.

Hinzukommen aber auch ÖPV-spezifische Sicherheitsthemen: In erster Linie ist dies die Tatsache, dass Fahrzeuge und Haltestellen des ÖPV ganz **überwiegend frei zugänglich** sind – und im ÖPV generell viele Menschen jeglicher Couleur **auf engem Raum zusammenkommen**. Dies führt zwangsläufig dazu, dass man Mitmenschen, die als unangenehm, ggf. sogar als bedrohlich, empfunden werden, nicht so leicht aus dem Weg gehen kann, wie in anderen Bereichen des öffentlichen Lebens. Häufig werden auch Regelverletzungen wie Rauchen, Alkoholkonsum, Herumgrölen, Urinieren und Pöbeleien unmittelbar wahrgenommen – oft ohne Möglichkeit, sich dem zu entziehen.

**Auch wenn hiermit objektiv meist keine Gefährdung einhergeht, werden entsprechende Situationen als belastend**, ggf. auch als verunsichernd wahrgenommen. Verbunden mit einschlägigen Medienberichterstattungen über tatsächlich stattgefundene Straftaten („*Betrunkene verprügeln Mann als er ihnen kein Geld geben will*“, „*Mann begripscht junge Frau auf dem Weg vom Bus nach Hause*“) entsteht bei vielen das Gefühl einer Bedrohung, die auch zur Vermeidung von ÖPV-Fahrten führen kann.

**Verstärkt wird dies dadurch, dass bei vielen Menschen nur wenig Wissen über den Umgang mit Gefahrensituationen besteht**. Vielen Fahrgästen ist z. B. nicht bekannt, wie sie sich in verunsichernden Situationen am besten verhalten und wie sie über die bestehenden Notrufsysteme in Fahrzeugen und Haltestellen an Hilfe kommen.

---

## Sicherheit ist Gemeinschaftsaufgabe

Ein häufiger Auslöser für Unsicherheit im ÖPV ist ein unfreundliches und respektloses, manchmal auch beleidigendes und hassgeprägtes **Verhalten durch Mitfahrgäste** und andere Personen, die sich in Bahnhöfen und an Haltestellen aufhalten.

Das Phänomen eines solchen „unzivilisierten“ Umgangs mit Mitmenschen ist dabei **nicht ÖPV-spezifisch**, sondern ein gesamtgesellschaftliches Problem, das sich in allen Bereichen des öffentlichen Lebens, **einschließlich der virtuellen Welt**, zunehmend zeigt. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sollten daher nicht sektorspezifisch oder beschränkt auf einzelne Gruppen ergriffen werden, sondern einem allgemeinen Ansatz folgen, der von vielen Akteuren gemeinsam getragen wird. Sicherheit – und damit auch die Sicherheit im ÖPV – ist eine Gemeinschaftsaufgabe, an der verschiedene Organisationen in ihrer spezifischen Rolle und mit ihren jeweiligen Expertisen und Möglichkeiten mitwirken:

### Aufgabe

- **der Politik** ist es, den gesamtgesellschaftlichen Konsens und einen zivilen öffentlichen Diskurs zu fördern – und bei Bedarf die nötigen Finanzmittel für sicherheitsfördernde Maßnahmen zur Verfügung zu stellen.
- **von Polizei und Ordnungsbehörden** ist es, Regelverstöße zu verhindern und Straftäter zu verfolgen.
- **von Staatsanwaltschaft und Gerichten** ist es, Regelverstöße und Straftaten zu sanktionieren.
- **von Sozialbehörden und karitativen Organisationen** ist es, Verelendungstendenzen entgegenzuwirken und Menschen mit Verhaltensauffälligkeiten zu helfen.
- **von Kommunen** ist es, auch sozial Benachteiligten geeignete Flächen im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen.
- **der Verkehrsbranche** ist es, Stationen und Fahrzeuge mit hoher Aufenthaltsqualität zur Verfügung zu stellen, Präsenz zu zeigen, Meldemöglichkeiten für Vorfälle und Hilfebedarfe zu schaffen und Fahrgäste, die sich nicht an Regeln halten zu ermahnen, zu belehren und zu verweisen.

Die Tatsache, dass **Sicherheit eine Querschnittsaufgabe** vieler Akteure ist, zeigt sich auch in der **stärkeren Vernetzung der Akteure in Form von „Sicherheits- und Ordnungspartnerschaften“**. So sind ÖPNV-Unternehmen mittlerweile zu großen Teilen sowohl kommunal-, als auch landes- und bundesweit vernetzt. Zu einem integrierten Sicherheitsansatz gehört seit vielen Jahren u. a. eine gut funktionierende kommunale Ordnungspartnerschaft mit den Polizei und den Ordnungsämtern der Kommunen, die sich auf die Bereiche gemeinsame Präsenz, gemeinsame Bestreifungen, Prävention, Rechtshilfe und Informationsaustausch erstrecken.

Eine enge Abstimmung gibt es auch bei der Vorbereitung von besonderen Lagen, wie beispielsweise Veranstaltungen und/oder Großevents. Darüber hinaus pflegen viele ÖPV-Unternehmen die Zusammenarbeit mit den städtischen Akteuren, wie dem Sozial-, Gesundheits-, Jugend-, Ausländer- und Wohnungsamt und stellen sich in diversen Netzwerken und Arbeitsgruppen der Problematik von sozialen Randgruppen (Drogenabhängige, Wohnungslose etc.). Gemeinsam wird an verschiedenen Maßnahmen und Lösungen gearbeitet. Erfahrungen und Lösungen zur Prävention von Gewalt und Kriminalität werden mit anderen Verkehrsunternehmen und -verbänden in Arbeitskreisen des VDV oder auf Landesebene ausgetauscht.

---

## Was hilft der objektiven Sicherheit und dem Sicherheitsgefühl – und wo sind die Grenzen?

Der VDV hat sich in der Vergangenheit bereits in der **VDV-Mitteilung 7018 „Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen – Safety und Security“** auf mehr als hundert Seiten intensiv des Themas angenommen. In dieser Mitteilung wird aufgezeigt, welche Möglichkeiten für Verkehrsunternehmen bestehen, die eigene Organisation und die objektive und subjektive Sicherheit in ihrem Verantwortungsbereich weiter zu verbessern. Die enthaltenen Empfehlungen basieren dabei auf der Arbeit und den Erfahrungen des Unterausschusses Security mit seinen Vertretern aus über 20 Verkehrsunternehmen.

---

Die VDV-Mitteilung 7018 „Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen – Safety und Security“ (2017) ist ein Leitfaden, der sich auf die Sicherheitsaspekte im öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) konzentriert. Der Leitfaden handelt von:

- **Einführung und Zielsetzung:** Erläuterung des Zwecks des Leitfadens und der Zielgruppe (ÖPNV-Unternehmen).
- **Begriffsdefinitionen:** Klärung wichtiger Begriffe im Kontext von Safety (Betriebssicherheit) und Security (Sicherheit vor vorsätzlichen Angriffen).
- **Risikoanalyse und -management:** Methoden zur Identifizierung und Bewertung von Sicherheitsrisiken.
- **Präventionsmaßnahmen:** Strategien zur Vorbeugung von Unfällen und Sicherheitsvorfällen.
- **Notfallplanung:** Entwicklung von Plänen für den Umgang mit Notfällen und Krisensituationen.
- **Schulung und Sensibilisierung des Personals:** Wichtigkeit der Mitarbeiterausbildung in Sicherheitsfragen.
- **Technische Sicherheitseinrichtungen:** Einsatz und Wartung von Sicherheitstechnologien und -ausrüstungen.
- **Zusammenarbeit mit Behörden:** Kooperation mit Polizei, Feuerwehr und anderen relevanten Behörden.
- **Kommunikationsstrategien:** Richtlinien für die Kommunikation mit Fahrgästen und der Öffentlichkeit bei Sicherheitsvorfällen.
- **Datenschutz und Datensicherheit:** Beachtung von Datenschutzrichtlinien im Rahmen der Sicherheitsmaßnahmen.
- **Regelmäßige Überprüfungen und Audits:** Durchführung von Sicherheitsüberprüfungen und -audits zur kontinuierlichen Verbesserung.
- **Umgang mit speziellen Sicherheitslagen:** Richtlinien für den Umgang mit spezifischen Bedrohungsszenarien wie Terroranschlägen oder Naturkatastrophen.
- **Nachbereitung und Analyse von Vorfällen:** Verfahren für die Aufarbeitung und das Lernen aus Sicherheitsvorfällen.
- **Best Practices und Fallbeispiele:** Präsentation von erfolgreichen Sicherheitsstrategien und -maßnahmen aus der Praxis.
- **Zusammenfassung und Ausblick:** Abschließende Betrachtungen und Ausblick auf zukünftige Entwicklungen im Bereich der Sicherheit im ÖPNV.

Die Mitteilung zeigt aber auch die **Grenzen der Handlungsfähigkeit der** Verkehrsbranche auf. Verkehrsunternehmen und -verbände sind weder Sozialbehörden noch die Polizei.

**Die VDV-Mitglieder investieren seit Jahren aktiv in die Sicherheit ihrer Fahrgäste und Mitarbeitenden. Maßnahmen sind insbesondere der Einsatz von Sicherheits- und Prüfpersonal, Video- und Notruftechnik (Notrufsäulen und -sprechstellen), helle und transparente Gestaltung von Bahnhöfen und Fahrzeugen, häufige Reinigungsintervalle, Beförderungsausschlüsse und Hausverbote für Störer, Konfliktmanagement- und Deeskalationstrainings für das eigene Personal sowie Kommunikations- und Informationsmaßnahmen rund um das Thema Sicherheit.**

All diese Maßnahmen tragen auch jetzt schon dazu bei, dass sich insbesondere das objektive Sicherheitsniveau im ÖPV auf einem zufriedenstellend bis guten Niveau bewegt. Umgekehrt sind Verkehrsunternehmen aus **rechtlichen und finanziellen Gründen aber auch in ihren Möglichkeiten beschränkt:**

- **flächendeckende Präsenz von Sicherheitspersonal** in allen Fahrzeugen und in allen Bahnhöfen ist schon aus finanziellen und personellen Kapazitätsgründen genauso wenig umsetzbar wie ein Polizist an jeder Straßenecke.
- **Mitarbeitende der Verkehrsunternehmen** haben keine staatlichen / polizeilichen Befugnisse – für Durchsuchungen, Personalienfeststellungen, Festnahmen etc. müssen die Sicherheits- und Ordnungsbehörden hinzugezogen werden.
- **Bus- und Trambahnhaltestellen** sind im Regelfall öffentlicher Raum, d. h. Verkehrsunternehmen haben hier kein Hausrecht und keine rechtlichen Möglichkeiten, Regeln durchzusetzen.
- **ÖPV-Fahrten sind immer Teil einer Wegekette** – wird auch nur ein Teil der Wegekette (z. B. der Weg von und zur Haltestelle) als unsicher empfunden, wirkt sich dies auch auf das Sicherheitsempfinden für eine Fahrt mit dem ÖPV aus.
- **Verkehrsunternehmen haben eine Beförderungspflicht** und dürfen Regelbrecher daher nicht generell oder langfristig von der Fahrt ausschließen. Dies bedeutet, dass Hausverbote bei Verkehrsmitteln zwar dem Grundsatz nach möglich sind, sie aber wegen der Beförderungspflicht nur präventiv zum Schutz der Sicherheit und Ordnung und nicht als Strafsanktion erfolgen dürfen.
- **Bahnhöfe sind oft Treffpunkt von Gruppen** mit auffälligem Sozialverhalten, da es dort Versorgungsmöglichkeiten, Toiletten und gute Bedingungen für Gelderwerb gibt – Verkehrsunternehmen haben i.d.R. keine Handhabe, den Aufenthalt dieser Gruppen zu unterbinden.

---

# Aufgaben der Branche und Forderungen an die Politik

## **Sicherheit ist ein Qualitätsversprechen**

Die ÖPV-Branche verpflichtet sich, auch weiterhin erhebliche Anstrengungen zu unternehmen, um Bahnhöfe und Fahrzeuge mit hoher Aufenthaltsqualität zur Verfügung zu stellen, Präsenz zu zeigen, Meldemöglichkeiten für Vorfälle zu schaffen und Fahrgäste, die sich nicht an die Regeln halten zu ermahnen, zu belehren und zu verweisen. Wir fordern, die gesetzlichen Grundlagen zu stärken und die Strafbarkeit von Delikten und Verstößen nicht zu reduzieren.

Die Verkehrsunternehmen und -verbände in Deutschland verpflichten sich, den Sicherheitsaspekt mit all seinen Facetten in der Planung von Anlagen oder der Sanierung von Bestandsanlagen zu berücksichtigen und dabei die Aspekte Beleuchtung, Sauberkeit, Graffitienschutz sowie bauliche und technische Sicherheitsmaßnahmen stets zu prüfen.

## **Objektive Diskussion der Sicherheitslage**

Die deutschen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände werden sich beim Thema objektive und subjektive Sicherheit noch stärker als bisher zu Wort melden, dringend notwendige Aufklärung betreiben, sichtbar werden – und auf die Gesamtherausforderung hinweisen, die über ihre rechtlichen Kompetenzen und finanziellen Möglichkeiten hinausgeht.

In der öffentlichen Diskussion werden teilweise absolute Zahlen von Delikten genannt, die nicht eindeutig dem ÖPV zugeordnet werden können und einen anderen Eindruck vermitteln. Diese lassen jedoch keine vergleichende Bewertung zu. Im Sinne einer neutralen Bewertung sind Kennzahlen, wie die Kriminalitätshäufigkeitszahl [Fall pro Einwohner] aussagekräftiger. Es wird daher gefordert, den ÖPV als Erfassungsmerkmal in die Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) der Länder und des Bundes aufzunehmen, damit Straftaten im Bereich des ÖPV auch explizit ausgewertet werden können. Für die Aus- und Bewertung wäre es darüber hinaus erforderlich, auch das Umfeld von Bahnhöfen als Merkmal zu erfassen, um Zusammenhänge zum Personennah- und Fernverkehr in die Bewertung einbeziehen zu können. Ziel muss es sein, Straftaten nach ihrem Ort, zum Beispiel im Fahrzeug, auf dem Bahnsteig oder im Umfeld, klassifizieren zu können. Nur mit diesem Wissen können gezielte Präventionsmaßnahmen ergriffen werden.

## **Sicherheit als Gemeinschaftsaufgabe**

Sicherheit ist eine Gemeinschaftsaufgabe, dazu muss ein einheitliches Verständnis für die Sicherheitsbedürfnisse entlang der gesamten Wegekette eines Fahrgastes entwickelt werden. Dies umfasst neben dem ÖPV auch den öffentlichen Raum bis zur Wohnungstür. Die Zusammenarbeit mit allen Akteuren muss gestärkt werden, hierzu fordern wir die Bereitstellung entsprechender Personalressourcen bei allen Akteuren. Um das Sicherheitsempfinden von Fahrgästen und dem Personal nachhaltig zu verbessern, sollten weitere Maßnahmen ergriffen werden – und zwar in enger Abstimmung zwischen verschiedenen Akteuren und Organisationen. Bestehende Maßnahmen sind fortzuführen.

## **Schaffung adäquater Räume für Personengruppen in sozialen Problemlagen**

Busse und Bahnen dienen der Personenbeförderung. Ihre Aufgabe ist es nicht, Aufenthaltsräume für Personengruppen in sozialen Problemlagen und am Rande der Gesellschaft zu bieten. Diese bedürfen einer – je nach ihren spezifischen Bedürfnissen – gezielten, sozialen, medizinischen oder sonstigen Ansprache, die die Verkehrsunternehmen weder leisten können, noch deren Aufgabe es ist. Dementsprechend sind gemeinsame öffentliche, staatliche und karitative Angebote zu schaffen, die diese Menschen an geeigneten Orten und in der Nähe ihrer bisherigen Aufenthaltsorte aufnehmen.

## **Konzeptionelle Zusammenarbeit und Präsenz von Polizei, Ordnungs- und Sozialämtern**

ÖPV ist mit gesellschaftlichen Problemen konfrontiert, die er nicht lösen kann und auch nicht lösen muss. Um den Menschen am Rande der Gesellschaft zu helfen und den Anforderungen an das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste gerecht zu werden, bedarf es konzertierter Konzepte der sozialen Verantwortungsträger der Kommunen, der Polizeien und Ordnungsämter und den ÖPV-Verantwortlichen. Hier müssen Polizei, Ordnungsämter und Sozialarbeiter auch im ÖPV-System aktiv werden und Präsenz zeigen. Entsprechende Einsatzschwerpunkte müssen gemeinsam festgelegt werden, um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und des Personals aktiv zu stärken und die objektive Sicherheit weiter zu erhöhen. Ein guter Weg ist die Vereinbarung von Sicherheits- und Ordnungspartnerschaften.

## **Strafbarkeit des Fahrens ohne Fahrausweis**

Die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände möchten aus vielfach vorgetragenen Gründen an der Strafbarkeit des notorischen Fahrens ohne Fahrausweis festhalten – nicht zuletzt, um ihren Beschäftigten bei der wichtigen Kontrollarbeit zu unterstützen. Sofern die Fortgeltung der Strafbarkeit des Fahrens ohne Fahrausweis – gegen den dringenden Rat der gesamten Branche – abgeschafft werden sollte, müssen adäquate rechtliche Mittel zur Verfügung gestellt werden, um Personen zu erfassen, die die Grenzen von anderen rechtswidrig überschreiten. So ist es beispielsweise der Öffentlichkeit bislang wenig bekannt, dass sich bei den durchgeführten Prüfungen und Feststellungen mit Polizeibegleitung (Schwerpunktkontrollen) nicht selten polizeilich gesuchte Personen befinden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass als Kontrollanlass das Fehlen eines gültigen Fahrausweises vorliegt. Polizei und Verkehrsunternehmen haben hier gemeinsame Schnittmengen in ihren Zielen und Aufgaben.

## **Sinnvolle Aufzeichnungsdauer von Videoüberwachungen**

Die Videoüberwachung in den Fahrzeugen sowie an den Haltestellen und Bahnhöfen hat bereits in vielen Fällen erreicht, dass Taten verhindert oder geschehene Taten aufgeklärt werden konnten. Allerdings gibt es auch Fälle, in denen sich Betroffene spät melden. Hier kommt es leider immer wieder vor, dass – obgleich eine Videoüberwachung vorhanden ist – diese auf Grund der jeweils einschlägigen rechtlichen Verpflichtung gelöscht wurde. Daher halten wir es für sinnvoll, entsprechend der Regelung in § 27 Bundespolizeigesetz für Videoaufzeichnungen in den Fahrzeugen sowie an den Haltestellen und Bahnhöfen von Bussen und Bahnen eine Speicherdauer von bis zu 30 Tagen zuzulassen und bundesweit zu vereinheitlichen.

## **Besserer strafrechtlicher Schutz des Sicherheits-, Fahrausweisprüf- und Fahrpersonals**

Das Sicherheits-, Fahrausweisprüf- und Fahrpersonal erfüllt einen wichtigen Dienst für die Gesellschaft. Entsprechend ist es erforderlich, ihnen einen angemessenen Schutz zu gewähren. Daher sollte die Politik Angriffe auf Sicherheits-, Fahrausweisprüf- und Fahrpersonal stärker ahnden. Eine Überlegung ist hierbei, diese Personale in ähnlicher Weise unter Schutz zu stellen, wie dies bereits jetzt für Hilfspersonal im § 115 StGB umgesetzt ist.

## **Konsequente Verfolgung von Delikten und Straftaten**

Insbesondere das Fehlverhalten von Personen oder Personengruppen im öffentlichen Raum und auch in den Anlagen des ÖPNV muss durch Verkehrsunternehmen, Strafverfolgungsbehörden und Justiz konsequent und schnell geahndet werden. Dies ist wichtig, damit die Rechtsprechung und das Vertrauen in sie als Schutz dienen.

## **Förderung für die Sanierung von Haltestellen und dem Haltestellenumfeld**

Verschiedene Studien haben gezeigt, dass das Sicherheitsempfinden nicht nur von Personalpräsenz, sondern auch von verschiedenen Umfeld-Faktoren, wie beispielsweise Sauberkeit, Helligkeit, übersichtliche Haltestellenbereiche, Notrufeinrichtungen und Videoüberwachung vor Ort beeinflusst wird. Hierzu sind Förderungen zur Sanierung von Haltestellen und Bahnhöfen sowie deren Umfeld erforderlich.

## **Weitere Sicherheitsmaßnahmen zur Prävention von Übergriffen auf Mitarbeitende**

Die getroffenen Maßnahmen müssen stetig überprüft und der verändernden Lage angepasst werden. Dazu gehören beispielsweise Busfahrererkabinen, Deeskalationstraining, Notrufmöglichkeiten, psychologische Beratung und andere Einrichtungen. Weitere in Betracht kommende Maßnahmen seitens der öffentlichen Hand sind Miteinander-Kampagnen, die Förderung von bundesweiten Hilfe-App-Angeboten (Notruf-/Hilfeeinrichtungen) und die Förderung von On-Demand-Verkehr für die letzte Meile.