

Düsseldorf, den 6.5.2011

**Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) zum  
Sachverständigengespräch des Innenausschusses des Landtags NRW am 12.5.2011  
„Sicherheit in Bussen, Bahnen und an Haltestellen in Nordrhein-Westfalen verbessern“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, einen Beitrag zum Thema Sicherheit im ÖPNV vorstellen zu können.

**A) Allgemeines**

Es gibt kaum einen anderen öffentlichen Ort, an dem so viele Menschen aus verschiedensten Bevölkerungsgruppen auf engem Raum zusammenkommen wie in Bussen und Bahnen – Schlipsträger und Punk, Oma und Jugendliche. Es ist immer wieder erstaunlich, wie gut das eigentlich klappt und wie friedlich es dort zumeist abgeht.

Es gibt natürlich auch Konfliktpotentiale, die im Auge behalten und reduziert werden müssen.

Konflikte sind in der Regel räumlich und zeitlich konzentriert:

- auf Bahnhöfen und in Bahnen (mit eher anonymer Anmutung) am Abend,
- zu bestimmten Events wie Fussballspielen oder Wochenendnächten in Innenstadtbereichen (z.B.: Düsseldorfer Altstadt),
- z.T. im Schülerverkehr, v.a. mittags, und
- an bestimmten sozialen Brennpunkten (z.B. Drogenszene).

Alkohol spielt zum Teil eine wesentliche Rolle und ist sowohl aus gesundheitlicher wie auch aus sicherheitspolitischer Sicht eine sehr problematische Droge.

Im übrigen Verkehr, etwa im Berufs- oder Einkaufsverkehr, ist dagegen nur selten mit schweren Konflikten zu rechnen. Stammkunden des öffentlichen Verkehrs wissen das, Seltennutzer nicht.

Subjektive und objektive Sicherheit klaffen erheblich auseinander. Selbst dort wo es objektiv keine merklichen Sicherheitsprobleme gibt, fühlen sich Menschen unsicher, u.a. weil verwahrloste Anlagen eine negative Signalwirkung ausüben („hier kümmert sich niemand“), weil kein Personal in Sicht ist und weil Übergriffe im ÖPNV bundesweit ein großes Medienecho finden, dem örtlich kaum gegengesteuert werden kann. Straßenunfälle oder Vorfälle in Parkhäusern bleiben dagegen eher von lokalem Interesse.

Real ist die Gefahr für die körperliche Unversehrtheit im Auto und auf dem Fahrrad unfallbedingt erheblich größer als die Gefahr einer Attacke im ÖPNV.

Für die Entscheidung pro oder contra ÖPNV ist aber die subjektive Sicherheit der wesentliche Faktor.

Deswegen sind Elemente, die das Sicherheitsempfinden positiv beeinflussen, besonders wichtig. Ein einziger spektakulärer Fall irgendwo in Deutschland kann allerdings die öffentliche Meinung erheblich stärker beeinflussen als alle positiven regionalen Initiativen.

Je mehr Menschen fast ausschließlich in abgegrenzten sozialen Räumen mit ausgewählten Personen (Zuhause, im Büro, im Auto, im Freizeitclub,..) leben, umso mehr erleben sie die unkontrollierte und nahe Anwesenheit fremder Menschen im öffentlichen Raum von vorneherein als unangenehm oder sogar bedrohlich. Was das für gesellschaftliche Entwicklung und Zusammenhalt bedeutet, ist eine interessante Frage, die hier leider nicht diskutiert werden kann.

Manchmal kann auch das Argument der mangelnden Sicherheit ein vorgeschobenes sein, um nicht den objektiv günstigeren ÖPNV nutzen und seine Mobilitätsgewohnheiten ändern zu müssen.

## B) Die Lage

Die aktuellen politischen Situationsbeschreibungen sind irreführend und zum Teil reißerisch. Der Innenminister des Landes sprach im Februar öffentlich von 50.000 jährlichen Straftaten im ÖPNV, die aktuelle FDP-Anfrage greift diese Zahl als Anzahl der „Gewalttaten“ im ÖPNV auf. Auch der Antrag der FDP suggeriert eine Gewaltorgie in Bahnen und Bussen: *"Mittlerweile werden auch in NRW fast täglich andere Fahrgäste und die Fahrer angepöbelt, beleidigt oder sogar angegriffen und verletzt."* *"Selbst nicht im Dienst befindliche Polizeibeamte, die anderen Fahrgästen zur Hilfe eilten, wurden zuletzt brutal verletzt."* Sicher lassen sich bei 2,4 Mrd. Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs pro Jahr in NRW solche Fälle finden. Tatsächlich handelt es sich aber bei der genannten statistischen Zahl von 50.000 Fällen, wenn wir richtig recherchiert haben, um alle Gewalttaten in NRW, die hier mal eben schnell dem ÖPNV zugerechnet wurden! Ein nicht gerade untypischer Vorgang. Innenpolitischen Experten hätte das aber auffallen müssen. Im VRR wird von 11.000 Vorfällen im Jahr (in der ZeRP-Statistik) gesprochen, das sind aber alle als „sicherheitsrelevant“ definierten Vorfälle, zu denen auch Filzstift-Graffiti oder „Personen ohne Reiseabsicht“ gehören. Die Anzahl von Körperverletzungen beträgt im Jahr ca. 400, eine Zahl, die nicht vernachlässigt werden sollte, die aber doch eine ganz andere Größenordnung hat, insbesondere wenn man sie ins Verhältnis zu den täglich 4 Mio. Fahrgästen im VRR setzt.

Hier wird der öffentliche Verkehr aus unserer Sicht unnötig viel schlechter gemacht als er ist. Ist das politisch gezielte Übertreibung oder der zu große Einfluss von spektakulären Einzelfällen? Dem Nahverkehr schaden solche Horrorszenarien jedenfalls erheblich.

Stärker gefährdet als Fahrgäste ist das Personal, in erster Linie natürlich die Sicherheitsdienste, aber auch das Fahrpersonal. Bei der Rheinbahn etwa kommt ein Übergriff auf eigene Mitarbeiter ca. einmal im Monat vor, allerdings sind in dieser Zahl die Mitarbeiter externer Firmen wohl nicht enthalten.

Der bisherige Spitzenwert für Gewalttaten in NRW insgesamt war im Jahr 2007, seitdem ist die Zahl wieder leicht zurückgegangen. Ein dramatischer Anstieg in den letzten Jahren lässt sich also nicht erkennen. Allerdings ist sicher ein Problem, dass viele Vorfälle nicht gemeldet werden, weil sie als „normal“ oder unter Jugendlichen als „interne Angelegenheit“ angesehen werden, und dass deshalb die Dunkelziffer recht hoch sein dürfte. Außerdem gibt es Unklarheiten in der statistischen Zuordnung von Vorfällen, schwere und leichte Fälle werden teilweise zusammengefasst, und anscheinend werden bei der Polizei die im ÖPNV stattfindenden Vorfälle gar nicht gesondert erfasst. Das erschwert ein klares Bild der Lage.

## C) Lösungsansätze

1. Eine wichtige Grundlage ist aus Sicht des VCD, mit gut gestalteten und in Ordnung gehaltenen Anlagen ein Gefühl der Geborgenheit und des Sich-Kümmerns zu erzeugen. Das ist heute an vielen Stellen nicht der Fall. Zitat aus „Der Westen“ vom Dez. 2009: *„Am Fahrkarten-Automat haben sie mal wieder Feuer im Ausgabe-Fenster gelegt, das Plastik ist weggeschmolzen. Die Sitzbänke sind seit Monaten zerdeppert, die Mülleimer abgetreten, die Wände des Wartehäuschens vollgeschmiert. Schon am Aufgang ließ der penetrante Uringeruch nichts Gutes erahnen. Zum Bahnsteig? Immer den Schmierereien entlang, und dabei bloß nicht in die Scherben der Bierflaschen treten.“*

Es geht also um die Sanierung verwahter Anlagen, gute Beleuchtung, die Beseitigung dunkler und angsterzeugender Ecken und Gänge etc. Frische Farbe, reparierte Rolltreppen, neue Leuchten, eine Spiegelfläche gegenüber einer nicht einsehbaren Ecke, ausgebesserte Sitze und intakte Informationsvitriolen können schon einiges bewirken. Die regelmäßige Reinigung und Wartung sollte selbstverständlich sein, dabei sind möglichst vandalismussichere und pflegeleichte Materialien und Objekte zu verwenden. Hinzu kommen technische Einrichtungen, die das subjektive Sicherheitsempfinden verbessern: gut zugängliche und sichtbare sowie garantiert funktionstüchtige Notrufeinrichtungen in allen Wagen und auf allen Bahnsteigen und Zuwegen, Videoüberwachung.

Das erfordert allerdings erheblichen Mittelaufwand, den die Kommunen alleine nicht aufbringen können. Einiges ist inzwischen bereits geschehen, mit dem Bahnhofssanierungsprogramm MOF2 werden weitere S-Bahnhöfe grundlegend modernisiert. Diese Programme reichen noch nicht, es bleiben immer noch einige nicht sanierte Bahnhöfe oder im Ruhrgebiet die in die Jahre gekommenen Stadtbahnstrecken, und der Wartungsaufwand müsste generell wesentlich erhöht werden.

2. Dass die Polizei mehr Präsenz in öffentlichen Verkehrsmitteln und an den Knotenpunkten zeigen soll, hält der VCD für richtig. Die Sicherheit kann und soll nicht allein Verkehrsunternehmen und Dienstleistern mit Billiglohnkräften überlassen werden, bei denen manchmal unklar ist, wie kompetent sie in Sicherheitsfragen sind und die z.T. selber eher Unsicherheits- als Sicherheitsgefühle erzeugen.

In erster Linie ist die Polizei im gesamten öffentlichen Raum für die Sicherheit zuständig, wie dies ja im Bahnbereich durch die Bundespolizei praktiziert wird. S- und U-Bahnen sind aus Sicht des VCD auch öffentlicher Raum.

Eine Überpräsenz von Sicherheitskräften kann allerdings auch das Gefühl, dass es "eigentlich" im öffentlichen Verkehr unsicher ist, verstärken. Da Personalpräsenz sicher nicht überall gewährleistet werden kann, kann dann an anderen Stellen das Unsicherheitsgefühl um so stärker werden. Tatsächlich ist u.E. wie gesagt ein Sicherheitsproblem über das übliche Straßenrisiko hinaus nur an bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten gegeben: bei Fußballspielen und anderen Großveranstaltungen, in den Wochenendnächten, eher in S- und U-Bahnen als in Bussen und Straßenbahnen. Deswegen geht es eher um gezielten, nicht um flächendeckenden Einsatz.

Persönliche „Unsicherheit“ im ÖPNV gibt es übrigens nicht nur in Bezug auf Kriminalität, sondern auch in Bezug auf das richtige Ticket (wenn ich jetzt das falsche Ticket ziehe, muss ich mich von Kontrolleuren „anmachen“ lassen) und den richtigen Zug. Personal, das sowohl für Service- und Informations- wie auch für Sicherheitsaufgaben zuständig ist, fördert die Qualität der Dienstleistung und gleichzeitig die Sicherheit, ohne dass das Sicherheitsthema in den Vordergrund gedrängt wird. Allerdings muss man dem Personal die Sicherheitskompetenz ansehen.

Wir halten Personalpräsenz zumindest in allen S- und Regional-Bahnen im Abend- und Nachtverkehr sowie an allen großen Knotenpunkten für notwendig, teilweise auch in U-Bahnen (Stadtbahnen). Alle U- und S-Bahnhöfe sind regelmäßig zu bestreifen, an Bahnhöfen kann auch die Einrichtung eines Service-Kioskes das Sicherheitsgefühl stärken.

Die These, dass technische Einrichtungen wie Videokameras oder Notrufknöpfe kaum akute Straftaten im Affekt verhindern können, ist richtig, rational geplante Straftaten wie Drogenhandel, Taschendiebstahl oder Graffiti können aber sehr wohl reduziert, häufig allerdings nur verlagert werden.

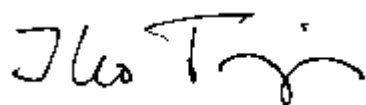
Die These, dass Gewalt abnimmt, wenn die Täter damit rechnen, dass im nächsten Zug bzw. an der nächsten Haltestelle Sicherheitskräfte stehen, stimmt aber auch nur bedingt. Schlägereien etc. ereignen sich überwiegend an den Orten, an denen Personal schon präsent ist, z.B. im Umfeld von Fußballspielen oder in der Düsseldorfer Altstadt. Alkoholisierte Jugendliche und andere Risikogruppen denken bei solchen Aktionen und Reaktionen kaum rational über das Risiko des Erwischt- und Bestraftwerdens nach.

3. Im Schülerverkehr gibt es eine besondere Problemlage. Rempeln, Bedrohungen oder Handyklau sind zwar nicht „alltäglich“, kommen aber immer wieder vor. Auch das Unfallrisiko wird durch Schubsen an der Haltestelle oder riskantes Verhalten im Fahrzeug erhöht. „Busschulen“, die den Schulklassen die Probleme bei der Bahn- und Busbenutzung erläutern und richtiges Verhalten einüben, sowie die Ausbildung von ehrenamtlichen Fahrzeugbegleitern, die an der Haltestelle und auf der Fahrt Konflikte reduzieren sollen, haben sich als erfolgreich erwiesen. Solche Programme sollten flächendeckend angeboten und dafür finanziell unterstützt werden.

4. Was für den VCD sicher nicht geht, ist, den Fahrgästen einen "Sicherheitszuschlag" für entsprechende Maßnahmen abzuverlangen, wie dies von einigen Politikern gefordert wird. Sicherheit ist eine Grundanforderung an das System ÖPNV, die keinen Zuschlag rechtfertigt. Stellen Sie sich vergleichsweise den Autohändler vor, der dem Kunden sagt: "Also, wenn Ihr neuer Wagen verkehrssicher sein soll, kostet das extra." Außerdem würde ein solcher Zuschlag eine immanente Unsicherheit des Systems ÖPNV wieder besonders betonen und damit als starke Negativwerbung wirken.

Vielen Dank für Ihr Interesse.

Mit freundlichen Grüßen  
Verkehrsclub Deutschland (VCD)  
Landesverband Nordrhein-Westfalen



(Iko Tönjes), Vorstand des VCD NRW