Bundespolizeipräsidium

Das Thema Bahnverkehr im jugendlichen Sicherheitsdiskurs

Abschlussbericht zur Befragung „Junge Expert:innen am Bahnhof“

Antonia Frank, Referat 23, Bundespolizeipräsidium
Projektzeitraum: 01.10.2025 - 30.06.2026

BUNDESPOLIZEI

Inhalt

Abbildungsverzeichnis ii
Einleitung 1
Aktueller Stand der Forschung 1
Forschungsfragen 4
Methodik 5
Ergebnisse der schriftlichen Befragung 7
Thematische Zusammenführung der Forschungsergebnisse 11
1. Der Themenkomplex Sicherheit aus Sicht der Jugendlichen 11
2. Jugendliche Ausprägungen von Unsicherheit im Bahnverkehr 14
3. Die Beziehung von Jugendlichen zu Menschen in prekären Lebenslagen 16
4. Lerneffekte: Die Rolle von Eltern und Erwachsenen 17
5. Umgangsweisen 18
6. Anpassungsbedarfe aus jugendlicher Perspektive 21

Ableitungen zum subjektiven Sicher- und Unsicherheitsempfinden 22
Quellenverzeichnis 25
Anhang 27
Fragebogen 27
Analysematrix 29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Fragebogenelement zur Konstruktion von Sicherheit 6
Abbildung 2: Altersverteilung 7
Abbildung 3: Geschlechterverteilung 8
Abbildung 4: Nutzungshäufigkeit 8
Abbildung 5: Nutzungsgründe 9
Abbildung 6: Frequenz von wahrgenommenen Unsicherheitsgefühlen 10
Abbildung 7: Unsicherheitsorte 11
Abbildung 8: Meidungsverhalten am Bahnhof 19
Abbildung 9: Verhaltensstrategien bei Unsicherheiten 20
Abbildung 10: Bereitschaft zur Ansprache von Polizei und Sicherheitspersonal 21

Einleitung

Die Idee für die Befragung „Junge Expert:innen am Bahnhof“ entstand, nachdem das Forschungsvorhaben Sicherheitsbahnhof auf die Kommune Nordhausen in Thüringen und dem dort durchgeführten Ansatz des Security Walk aufmerksam geworden ist. Nordhausen hat im Zuge ihrer Ausrichtung als kinderfreundliche Kommune, verschiedene öffentlichkeitswirksame Maßnahmen ergriffen, um die Perspektiven von Kindern und Jugendlichen zu Sicherheit im Stadtgebiet aufzunehmen und in ihre Entwicklungsprozesse einzubinden.[1]

Junge Perspektiven auf Sicherheit sind und bleiben im Bahnbereich wenig bis gar nicht erforscht. Die Befragung „Junge Expert:innen am Bahnhof“ dient für das Forschungsvorhaben Sicherheitsbahnhof als Einstiegspunkt für detailliertere Untersuchungen zu diesem Themenkomplex. Es ist davon auszugehen, dass die Erfahrungen und Erlebnisse von jungen Menschen die Wahrnehmung von Sicherheit an Bahnhöfen prägen und damit auch in ihre zukünftige Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen.

Im Forschungsvorhaben Sicherheitsbahnhof entwickeln die Bundespolizei und die Deutsche Bahn, unterstützt durch das Bundesministerium des Innern (BMI) sowie dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) sozialwissenschaftliche, bauliche sowie technische Maßnahmen, welche sowohl unter Labor- als auch unter Realbedingungen getestet werden. Um den verschiedenen Bedürfnissen an Bahnhöfen gerecht zu werden, beziehen die Projektbeteiligten die Anliegen aller Menschen ein, die sich täglich am Bahnhof aufhalten – nun auch explizit von Jugendlichen.

Aktueller Stand der Forschung

Während das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen Gegenstand einer wachsenden Zahl empirischer Untersuchungen ist[2], besteht hinsichtlich ihres Sicherheitsempfindens erheblicher Forschungsbedarf. Das gilt insbesondere für die subjektive Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Bahnverkehr und dem ÖPNV, zu dem bislang kaum einschlägige Studien vorliegen. Auch für das

[1] Vgl. Pressemitteilung der Stadt Nordhausen (2025): Safety Walk - Start des Projekts der „Kinderfreundlichen Kommune Nordhausen“.
https://www.nordhausen.de/news/news_lang.php?ArtNr=31648 [01.06.2026]

[2] Vgl infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
Vgl. Willems, Helmut & Andreas, Heinen & Meyers, Christiane & Biewers, Sandra & Steve, Legille & Milmeister, Paul & Residori, Caroline & Conny, Roob. (2010). Zentrale Aspekte zur aktuellen Lebenssituation der Jugendlichen in Luxemburg.
Vgl. Holeweg, S., Köhne, C., & Limbourg, M. (1999). Mobilitätsverhalten und Einstellungen von Kindern und Jugendlichen zum öffentlichen Verkehr. 37. BDP - Tagung “Verkehrspsychologie auf neuen Wegen” in Braunschweig, September 1998. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:464-20120726-141727-2

Sicherheitsempfinden von Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Raum ist die Forschungslage im deutschsprachigen Raum vergleichsweise dünn.[3]

In Bezug auf die vorliegende Arbeit stechen die folgenden zwei Untersuchungen besonders hervor. Einen Einblick in das generelle Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen lässt sich in der bundesweiten Befragung „Mobilität in Deutschland" finden.[4] Der aktuellste Bericht stammt aus dem Jahr 2023, in dem unter anderem auch eine gesonderte Stichprobe von Kindern und Jugendlichen ausgewertet wurde. Laut der Befragung ist der ÖPV vor allem für die Gruppe der 11 – 17-Jährigen wichtig und in dieser Gruppe vorrangig auf dem Schulweg. Ein weiterer Mobilitätstreiber ist die Teilnahme an Freizeitangeboten. Über die Jahre hinweg beobachtet, wird der ÖPNV bei Kindern und Jugendlichen immer relevanter: In 2023 wurde fast ein Drittel der gesamten, zurückgelegten Wege mit dem ÖPNV bestritten.[5] Allerdings wird in der Befragung „Mobilität in Deutschland" nicht explizit das subjektive Sicherheitsempfinden der Kinder und Jugendlichen adressiert. Ebenso fehlt eine trennscharfe Unterscheidung zwischen ÖPNV und Bahnverkehr. Das ist jedoch für die Ableitung von konkreten Handlungsempfehlungen und den Transfer der Forschungsergebnisse in die Praxis aufgrund der komplexen Zuständigkeitsgebiete elementar.

Neben „Mobilität in Deutschland" sticht im deutschsprachigen Raum zum Thema subjektive Sicherheit von Kindern- und Jugendlichen im ÖPNV das Projekt „INERSIKI – Instrumentenentwicklung zur Erfassung der raumbezogenen Sicherheitsbelange von Kindern und Jugendlichen" hervor.[6] Das vom Bundesforschungsministerium von 2019 bis 2021 geförderte Forschungsprojekt untersuchte und testierte verschiedene Befragungs- und Einbindungsmethoden für Kinder und Jugendliche zum Thema Sicherheitsempfinden. Zielstellung war es, diese unterrepräsentierte Gruppe als gleichberechtige Nutzer:innen des öffentlichen Raumes zu stärken. Dabei wurde allerdings ein quartiersbezogener Ansatz gewählt, sodass verschiedene bahnhofsbezogene Aspekte zwar berücksichtigt wurden, allerdings keine gesonderte Auswertung in Bezug auf den Bahnverkehr oder den ÖPNV stattfand.

Festzuhalten bleibt, dass Jugendliche häufig selbst zum Forschungsmittelpunkt werden, da sie als Grund für gesteigertes Unsicherheitsempfinden, vor allem bei älteren Personen, gelten.[7] Damit steht einem relativ gut dokumentierten Wissen über

---

[3] Vgl. Stadt Kloten (Hrsg.). (2025). Jugendbefragung Kloten 2023. Jugendarbeit Kloten. https://www.kloten.ch/publikationen/537874
Vgl. Stein, Margit, Möbus, Benjamin und Jürgen Faber (Hrsg.) (2024). GEW Hochschuldepesche des Referats Hochschule der GEW-Weser-Ems. Themenheft ‚Kinderrechte in Schule und Hochschule', Bd. 1. https://gewweserems.de/hochschule/

[4] Vgl infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

[5] Vgl. ebd., S. 173 ff.

[6] Vgl. Abt, W., Follmer, R., & Wiegand, E. (2021). Kinder und Jugendliche im Quartier. Handbuch und Beteiligungsmethoden zu Aspekten der urbanen Sicherheit. Deutsches Institut für Urbanistik.

[7] Vgl. Lara Schartau, Lara & Buzas, Sylwia. (2017). Sicherheitsempfinden älterer Menschen im Wohnquartier – Die „Seniorensicherheitskoordination" als ein Modell sozialraumorientierter Prävention. In Marks, E., Steffen, W., Ammicht Quinn, R., Bartsch, T., & Kerner, H. (Hrsg.). Prävention und Freiheit. Zur Notwendigkeit eines Ethik-Diskurses: Ausgewählte Beiträge des 21. Deutschen Präventionstages 6. und 7. Juni 2016 in Magdeburg (S.429 – 448). Forum Verlag Godesberg GmbH.

Mobilitätsmuster junger Menschen sowie dem subjektiven Sicherheitsempfinden von Erwachsenen eine nur begrenzte empirische Evidenz zum subjektiven Sicherheitsempfinden von Kindern und Jugendlichen gegenüber.

Exkurs zur Definition von Sicherheit

Forschung zu subjektiver Sicherheit bedient sich häufig einer Negativ-Definition. Dabei wird Sicherheit als Abwesenheit von Unsicherheit definiert.[8] Ein Grund für die Adaption dieses spezifischen Sicherheitsverständnisses liegt in der besseren Operationalisierung von Unsicherheit zur quantitativen Messung eben jener.

Was häufig nicht betrachtet wird, ist der dadurch in Kauf genommene Verlust an Erklärungstiefe. Ob die alleinige Abwesenheit von Unsicherheit mit einem positiven Gefühl der Sicherheit gleichzusetzen ist oder gar zusammenhängt, muss kritisch hinterfragt werden. Insgesamt ist beim Thema der subjektiven Sicherheit davon auszugehen, dass die alleinige Untersuchung auf Basis einer Negativ-Definition nur zu Teilen zufriedenstellende Ergebnisse für Praxisanwender, wie beispielsweise die Bundespolizei oder die Deutsche Bahn, erzeugen kann. Deshalb soll in diesem Projekt die Beziehung von Sicherheit und Unsicherheit aus jugendlicher Perspektive im Fokus der Untersuchung liegen. Zielstellung hierbei ist, diejenigen Aspekte zu erörtern, welche durch ihre Anwesenheit und Abwesenheit konkret die Entstehung von Sicherheit sowie Unsicherheit bestimmen.

Den Vergleichspunkt bildet die Studie „Sichere Bahnhöfe für alle“, welche 2023 im Rahmen des Sicherheitsbahnhof entstanden ist.[9] Sie besteht unter anderem aus einer quantitativen Befragung von Erwachsenen zu ihrem Sicherheitsempfinden, beinhaltet jedoch keine explizite Jugendstichprobe. Die Studie dient daher als inhaltlicher Referenzpunkt, um Aspekte des Sicherheitsempfinden von Jugendlichen mit denen von erwachsenen Personen abzugleichen.

In „Sichere Bahnhöfe für alle“ wird in einem Mixed-Method Design aufgezeigt, dass das Sicherheitsempfinden von erwachsenen Personen eng mit den erlebten Nutzungskonflikten am Bahnhof verknüpft. An den Beispielen Hamburg, Frankfurt am Main und Berlin Ostbahnhof wird verdeutlicht, dass Bahnhöfe verdichtete soziale

---

Vgl. Schubert, Herbert & Oberwittler, Dietrich & Planer, Nina & Schartau-Engelking, Lara & Nutz, Anna & Spieckermann, Holger & Gerstner, Dominik & Janssen, Heleen. (2016). Sicherheitsempfinden älterer Menschen im Wohnquartier. Ein Praxishandbuch für die Soziale Arbeit.
Vgl. Renn, Ortwin. (2014). Risikowahrnehmung in der Bevölkerung – Implikationen für das Sicherheitsempfinden. Zeitschrift für Außen- und Sicherheitspolitik. 8. 49-67. 10.1007/s12399-014-0436-6.

[8] Vgl. Blokland, T. (2021). Leben zwischen Dreck und Drogen: Sicherheitsempfinden am Kottbusser Tor, Berlin. Logos Verlag Berlin. https://doi.org/10.30819/5310, S. 14 ff.
Vgl. Gerhold, L. (Hrsg.) (2020). Sicherheitsempfinden, Sicherheitskommunikation und Sicherheitsmaßnahmen. Ergebnisse aus dem Forschungsverbund WiSima. Berlin: Forschungsforum Öffentliche Sicherheit, Freie Universität Berlin (Schriftenreihe Sicherheit, 27), S.10 ff.

[9] Vgl. Hirsch, Magdalena/Konradi, Moritz/Vollmer, Sarah (2023): Sichere Bahnhöfe für alle. Eine Studie im Auftrag der DB.
https://sicherheitsbahnhof.bahnhof.de/resource/blob/12634188/1113c1d5ea5963af915ae020fdaec80e/Sicherheitsstudie-Download-data.pdf
[01.06.2026]

Räume sind, in denen sich Mobilität, Konsum, Arbeit, soziale Interaktion und existenzielle Lebensbewältigung überlagern.

In den Befragungen wird das Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen vor allem durch den öffentlichen Konsum von Alkohol und Drogen beeinflusst. Über verschiedene Nutzergruppen und Standorte hinweg wird insbesondere die als unberechenbar wahrgenommene Wirkung von Substanzkonsum als Ursache von Unsicherheitsgefühlen genannt. Viele Bahnhofsnutzende reagieren darauf, indem sie konsumierende Personen oder Gruppen meiden. Andere Erscheinungen wie Betteln oder Verschmutzungen durch Kot und Urin werden zwar häufig als unangenehm empfunden, jedoch deutlich seltener als sicherheitsrelevant bewertet.

Ein wichtiger Faktor für ein positives Sicherheitsempfinden ist soziale Kontrolle. Sowohl die allgemeine Betriebsamkeit an Bahnhöfen als auch die Anwesenheit anderer Personen, von Mitarbeitenden oder Sicherheitspersonal vermitteln vielen Nutzer*innen ein Gefühl von Sicherheit. Insbesondere Gäste sozialer Einrichtungen beschreiben Bahnhöfe als Orte, an denen Menschen aufeinander achten und in Notfällen Unterstützung zu erwarten ist. Gleichzeitig zeigt die Studie, dass die Wahrnehmung von Unordnungsphänomenen und sozialen Problemlagen stark von persönlichen Erfahrungen abhängt. Direkte Kontakte können Vorbehalte abbauen, dennoch sind abwertende Einstellungen gegenüber Menschen in schwierigen sozialen Lebenslagen weiterhin verbreitet.

Die Präsenz von Sicherheitspersonal wird überwiegend positiv wahrgenommen, wobei Gewerbetreibende insbesondere ein schnelles und professionelles Eingreifen in Konfliktsituationen erwarten. Gäste von Hilfseinrichtungen berichten hingegen von sehr unterschiedlichen Erfahrungen, die stark von einzelnen Mitarbeitenden abhängen. Bahnhöfe sind keine homogenen Räume, sondern Orte permanenter Aushandlung sozialer Koexistenz.

Forschungsfragen

Zielstellung der vorliegenden Untersuchung ist die Rekonstruktion des Sicherheits- und Unsicherheitsempfindens von Jugendlichen im Bahnbereich. Dabei soll untersucht werden, welche Faktoren Jugendliche mit Sicherheit beziehungsweise Unsicherheit verbinden, wie sich beide Konzepte zueinander verhalten und in welchen Punkten sich ihre Perspektiven von den Ergebnissen der Erwachsenenbefragung der Studie „Sichere Bahnhöfe für alle“ unterscheiden. Die Untersuchung verfolgt damit das Ziel, bestehende Forschungslücken zum Sicherheitsempfinden junger Menschen an Bahnhöfen zu schließen und zugleich praxisrelevante Hinweise für die Gestaltung sicherheitsfördernder Maßnahmen im Bahnhofsbereich sowie für die Präventionsarbeit von Bundespolizei und Deutscher Bahn abzuleiten. Aufgrund des explorativen Charakters der Untersuchung steht dabei weniger die Generalisierbarkeit der Ergebnisse als vielmehr die Identifikation zentraler Deutungsmuster und Handlungsbedarfe im Vordergrund.

In Kombination mit den oben beschriebenen Definitionsschwierigkeiten von Sicherheit und Unsicherheit gilt es, die folgenden Forschungsfragen zu erörtern:

1. Wie definieren Jugendliche Sicherheit und Unsicherheit am Bahnhof und im Bahnverkehr?
    a. Welche Faktoren schreiben Jugendliche den Konzepten Sicherheit beziehungsweise Unsicherheit zu?
    b. Wo lassen sich Überschneidungen, aber auch Brüche zwischen diesen Zuschreibungen erkennen?
2. Welche Themen dominieren den jugendlichen Sicherheitsdiskurs und wie unterscheiden sie sich von den Ergebnissen der Erwachsenenbefragung der Studie „Sichere Bahnhöfe für alle“?
    a. Worin unterscheidet sich die jugendliche Perspektive auf Sicherheit und Unsicherheit von der Erwachsenenbefragung?
    b. Welche Möglichkeiten der Verbesserung werden von jungen Menschen favorisiert?

Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der begrenzten zeitlichen und personellen Ressourcen die vorliegende Untersuchung das Thema des jugendlichen Sicherheitsempfinden nicht abschließend erfassen kann, sodass weitergehende Forschung zu verschiedenen Folgefragen dringend notwendig ist.

Methodik

Für die Untersuchung wurde ein Mixed-Method-Design aus quantitativen und qualitativen Elementen gewählt. Der Untersuchungsaufbau gliedert sich in die drei Erhebungsmethoden

- einer quantitativen Schüler:innenbefragung in Brandenburg und Berlin,
- einer Ortsbegehung am Bahnhof Potsdam sowie
- leitfragengestützte Einzelinterviews mit Schüler:innen im Rahmen ihres bundespolizeilichen Schulpraktikums.

Die quantitative Befragung fand im Zeitraum Oktober 2025 bis März 2026 als Pen and Paper-Befragung statt. Insgesamt wurden 167 Schüler:innen in Brandenburg (n=132) und Berlin (n=34) befragt. Die ungleiche Verteilung ergibt sich aus den unterschiedlichen Bedingungen des Feldzugang. Während in Brandenburg eine größere Anzahl an Schulen über die bundespolizeiliche Präventionsarbeit gewonnen werden konnte, war eine umfangreichere Stichprobe in Berlin aufgrund einer begrenzten Kooperationsbereitschaft der angefragten Schulen nicht realisierbar. Dieser Umstand schränkt die Aussagekraft von Vergleichen zwischen den beiden Bundesländern ein. Die Ergebnisse müssen vor diesem Hintergrund sorgfältig interpretiert werden und sind nicht auf die Gesamtheit der Schüler:innen in Berlin und Brandenburg übertragbar.

Für die Befragung wurden lediglich weiterführende Schulen ausgewählt, da ab dem Schulübertritt von einer Grundschule auf eine weiterführende Schule zunehmende eigenständige Mobilität im ÖPNV sowie längere Schulwege im Alltag der Jugendlichen zu beobachten sind.[10] Insgesamt waren alle Klassenstufen zwischen der 7. bis 10. Klasse vertreten. Dahingegen war es aufgrund des beschränkten zeitlichen Umfangs

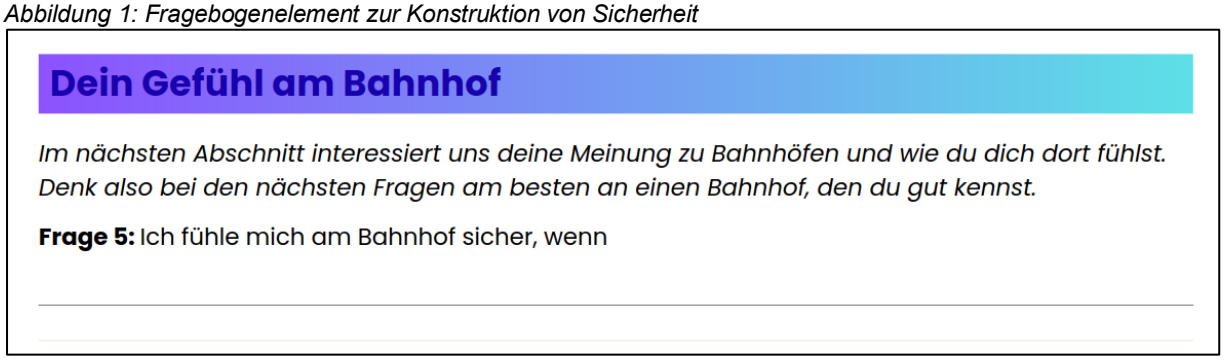
[10] Vgl. infas, DLR, IVT und infas 360 (2025), S. 177.

nicht möglich, eine Gewichtung nach unterschiedlichen Schulformen vorzunehmen. Hier sollte weiterführende Forschung ansetzen.

Durch das Ausfüllen der Fragebögen im Klassenverband, konnte eine fast vollständige Rücklaufquote erreicht werden. Die Teilnahme war jedoch zu jedem Zeitpunkt freiwillig und den Schüler:innen freigestellt. Es bleibt zu bedenken, dass die Anwesenheit der bundespolizeilichen Präventionsbeamt:innen einen Einfluss auf das Antwortverhalten haben könnte. Auf der anderen Seite konnte durch das Ausfüllen im Schulkontext eine direkte Einflussnahme durch Erziehungsberechtigte und andere Erwachsene ausgeschlossen werden. Dieser Umstand wurde im Forschungskonzept höher gewichtet.

In den Aufbau des zweiseitigen Fragebogens sind zum einen aktuelle Erkenntnisse aus Forschung zum subjektiven Sicherheitsempfinden eingeflossen[11], zum anderen wurde ein Element entwickelt, welches explizit nach Bedingungen zur Sicherheitskonstruktion fragt (vollständiger Fragebogen im Anhang). Die Schüler:innen sollen intuitiv einen Satz ergänzen, welche die positiven Bedingungen zum Entstehen von subjektiver Sicherheit abfragt (vgl. Abbildung 1). Die Frage zielt darauf ab, den Sicherheitsbegriff über aktuelle Forschung hinaus zu erweitern und nicht nur als Abwesenheit von Unsicherheit zu definieren.

Abbildung 1: Fragebogenelement zur Konstruktion von Sicherheit



Bedingt durch Erhebungs- und Auswahlkriterien der Befragung kann die Studie keinen Anspruch auf Repräsentativität erheben. Die quantitative Befragung dient der Identifikation erster Muster und Tendenzen. Ihre Ergebnisse werden durch die qualitativen Erhebungen eingeordnet und vertieft.

Der qualitative Teil der Befragung setzt sich aus einer Ortsbegehung des Bahnhofs Potsdam mit 6 Schüler:innen im Rahmen ihres bundespolizeilichen Schulpraktikums sowie ergänzenden Einzelinterviews dieser Personen zusammen. Die Ortsbegehung fand im Januar 2026 statt und wurde durch ein Gedankenprotokoll festgehalten. Die Routenfestlegung ist im Vorfeld mit dem zuständigen Präventionsbeamten erfolgt. Die gemeinsame Begehung erfasste vier Orte, an denen die Schüler:innen auf Moodkarten ihre Impressionen sowie Empfindungen festgehalten haben. Anschließend wurden die Ergebnisse zu jedem Ort in der Gruppe vorgestellt und diskutiert.

Aus fachlicher Sicht ist anzuführen, dass der Potsdamer Hauptbahnhof als Einkaufsbahnhof konzipiert ist und nicht im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO liegt. Die mitunter besonderen Zuständigkeiten von Bundespolizei und Deutscher

[11] Vgl. Hirsch, Magdalena/Konradi, Moritz/Vollmer, Sarah (2023).

Bahn sind jedoch im Rahmen dieses Projektes auszuklammern, da sich auf die Sichtweise und das subjektive Sicherheitsgefühl der Befragten konzentriert wurde. Diese nehmen unabhängig der Zuständigkeiten den Potsdamer Bahnhof als Gesamtraum wahr.

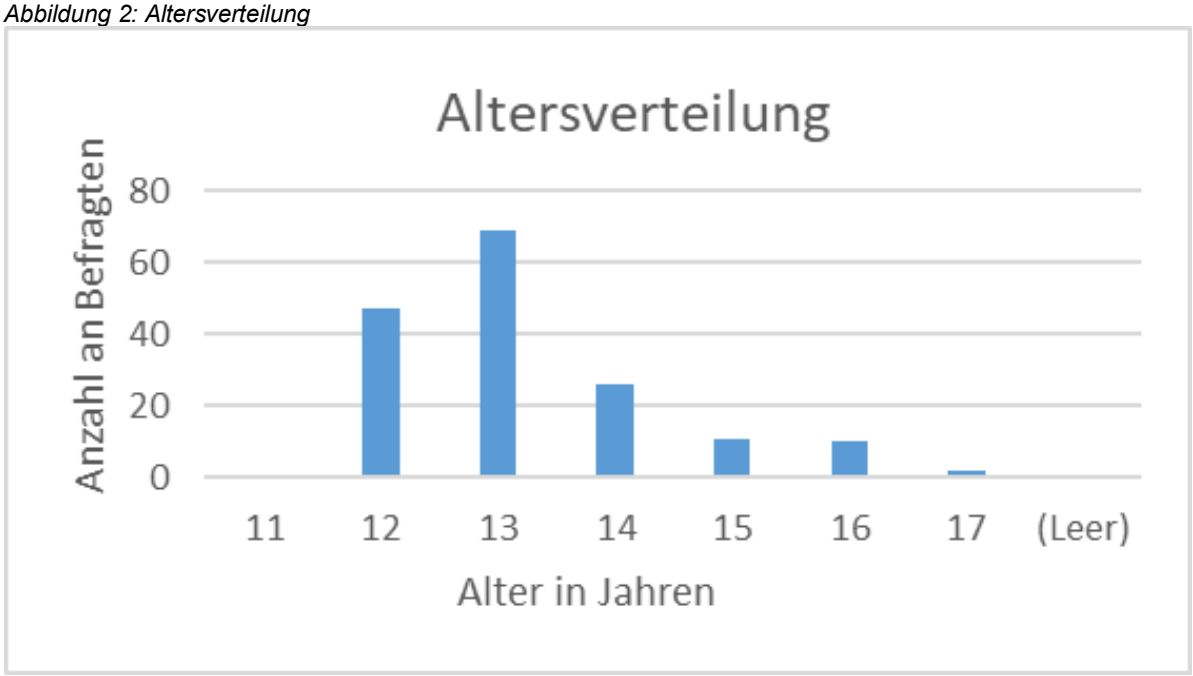
Die Einzelinterviews fanden als leitfadengestützte Interviews ebenfalls im Januar 2026 im Rahmen des bundespolizeilichen Schulpraktikums statt. Insgesamt wurden 6 Schüler:innen in 162 Interviewminuten befragt. Die Interviews wurden aufgenommen, transkribiert und anschließend anonymisiert. Die Analyse des Textmaterials wurde mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring durchgeführt.[12]

Im ersten Analysedurchlauf fand eine Kategorisierung nach Schlagwörtern der Nutzung, Sicherheit und Unsicherheit sowie der Beschreibung von Verhaltensstrategien, Referenzen zu den eigenen Eltern und Veränderungsvorschlägen statt. Im zweiten Durchlauf wurde eine detaillierte Analysematrix zu positiven sowie negativen Beschreibungen (im Sinne der Anwesenheit und Abwesenheit von Faktoren) zu Sicherheit und Unsicherheit erstellt. Im Anschluss erfolgte eine Bewertung dieser Faktoren auf dem Spektrum der Sicherheitsbeschreibungen sowie die themenbezogene Auswertung zu elterlichem Verhalten, Umgangsstrategien und Veränderungsvorschlägen. Die Analysematrix ist im Anhang einsehbar.

Ergebnisse der schriftlichen Befragung

Die Altersspanne der befragten Schüler:innen bewegt sich zwischen 11 und 17 Jahren mit einem Medianwert von 13 Jahren (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Altersverteilung

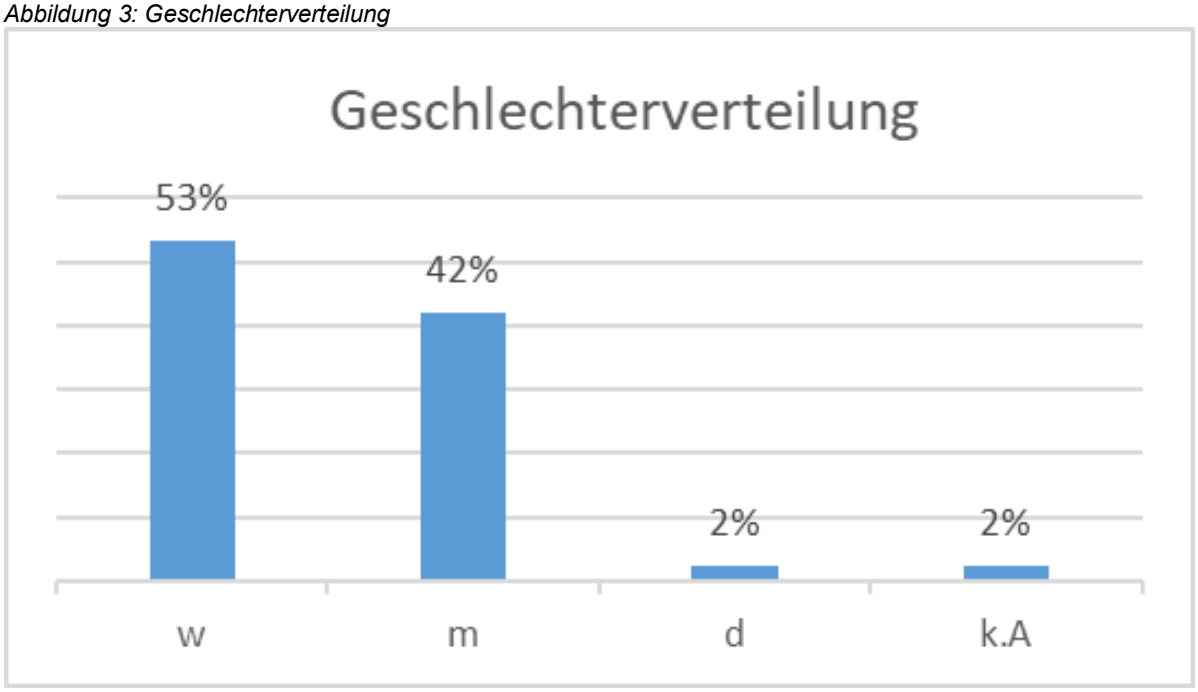


Quelle: Eigene Darstellung

[12] Vgl. Mayring, P. (2015). Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken (12. überarb. Aufl.). Beltz.

Die Geschlechterverteilung liegt bei weiblich = 53%, männlich = 42 % und divers und fehlenden Angaben je 2% (vgl. Abbildung 3).

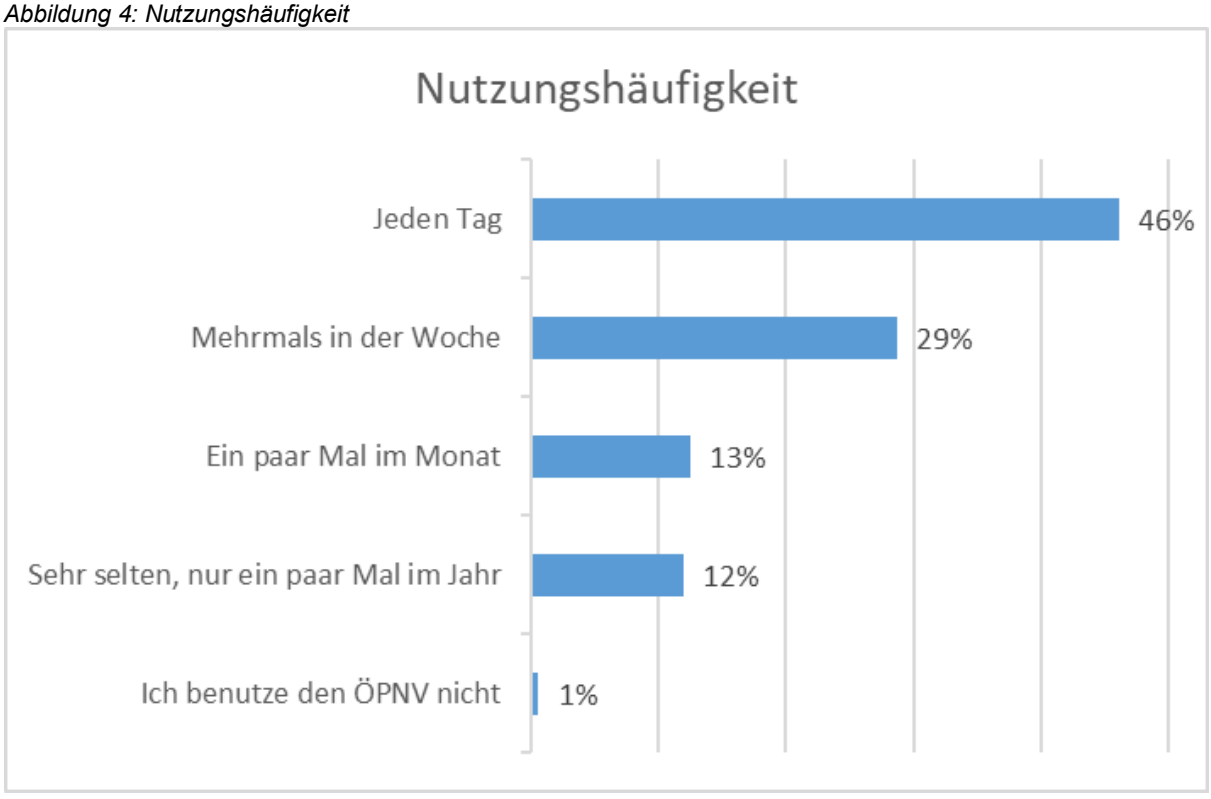
Abbildung 3: Geschlechterverteilung



Quelle: Eigene Darstellung

Über zwei Drittel der befragten Jugendlichen nutzen den ÖPNV jeden Tag oder mehrmals in der Woche. Damit stellen sie eine Nutzer:innengruppe mit sehr hoher Nutzungsfrequenz dar (vgl. Abbildung 4).

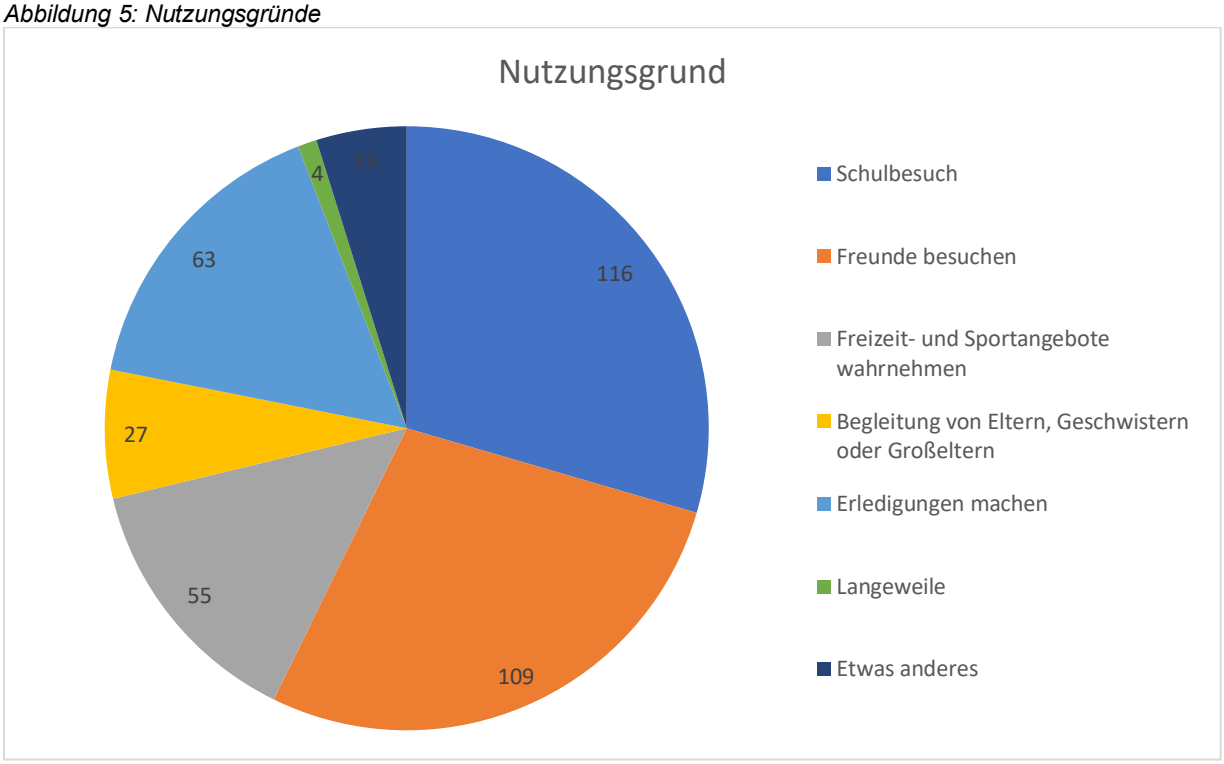
Abbildung 4: Nutzungshäufigkeit



Quelle: Eigene Darstellung

Die Gründe für eine Nutzung des ÖPNV werden vom Schulbesuch sowie Freizeitaktivitäten (Freunde besuchen und Sportangebote nutzen) dominiert (vgl. Abbildung 5). Nichtsdestotrotz zeigt die quantitative Umfrage, dass der ÖPNV für eine Bandbreite an unterschiedlichen Aktivitäten von Jugendlichen genutzt wird. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde im Fragebogen noch nicht zwischen dem ÖPNV und explizit dem Bahnverkehr unterschieden.

Abbildung 5: Nutzungsgründe



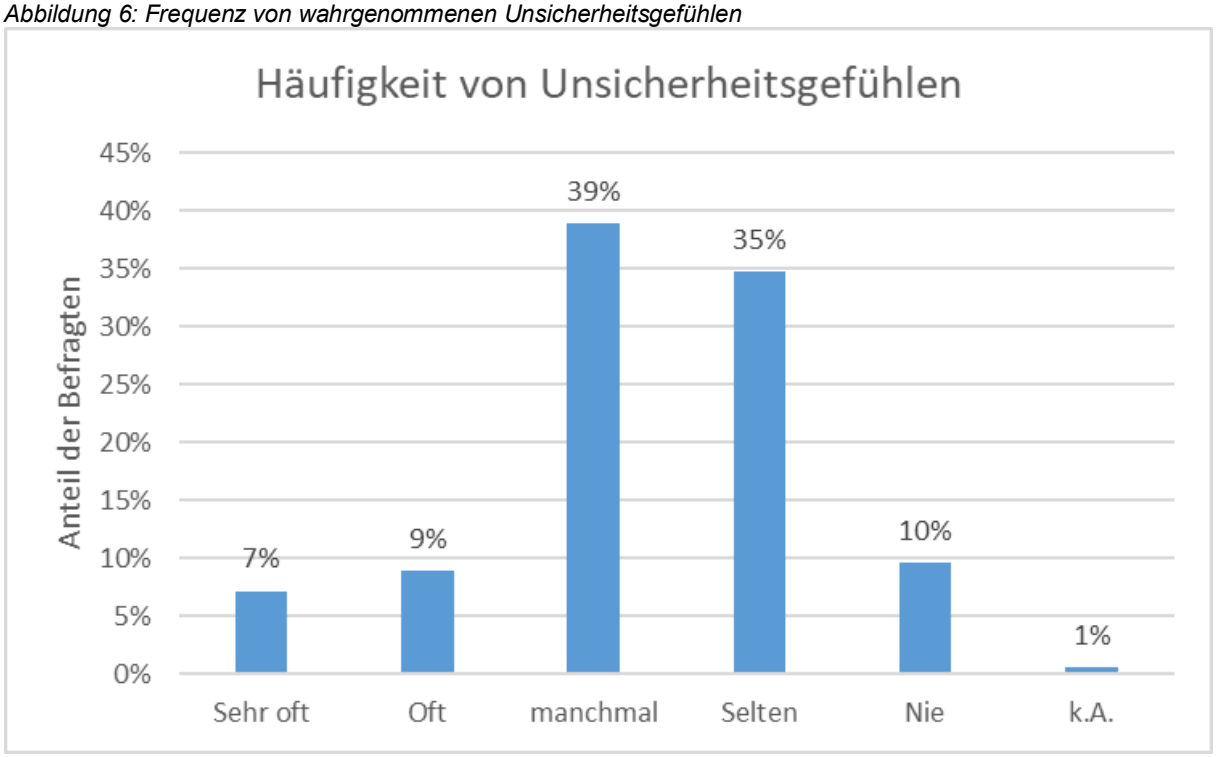
**Absolute Antwortanzahl, Mehrfachantwort möglich | Quelle: Eigene Darstellung*

Die Themen Sicherheit und Unsicherheit wurden in der quantitativen Befragung mithilfe von drei offenen Fragestellungen abgefragt. Hierbei wurde explizit nach Bahnhöfen und dem Bahnverkehr gefragt. In der Analyse bildeten sich drei dominierende Cluster um Personen am Bahnhof, bauliche und technische Aspekte sowie spezifische Örtlichkeiten heraus.

Das Cluster **Personen am Bahnhof** wurde mit Abstand am häufigsten beschrieben und stellt bei den Jugendlichen vor allem ein Kapazitätskontinuum dar. Die sich gegenüberliegenden Pole gestalteten sich durch menschenleere Bahnhöfe sowie überfüllte Bahnhöfe und Gedränge aus. Interessanterweise konnte keine Präferenz der einen oder anderen Richtung festgestellt werden, vielmehr beschrieben die Jugendlichen die Maxime des ‚Abstand haltens' als auch die Anwesenheit von Mitmenschen als gewichtige Faktoren der Sicherheit. An zweiter Stelle traten Faktoren, welche **bauliche und technische Aspekte** beschrieben, deutlich hervor. Dabei wurden vor allem Helligkeit sowie das Mittragen des eigenen Mobiltelefons und die Pünktlichkeit der DB als Faktoren für die Steigerung der subjektiven Sicherheit gewertet. Zuletzt bildete sich ein Cluster zu **spezifischen Örtlichkeiten** der Unsicherheit, vor allem im Berliner Stadtgebiet wie beispielsweise dem Alexanderplatz, heraus. Dieses Cluster muss als spezifisch lokale Besonderheit im Untersuchungsgebiet Berlin und Brandenburg betrachtet werden.

Bei der Bewertung der Häufigkeit von Unsicherheitsgefühlen ergibt sich ein undeutliches Bild, wobei sich mit 39% die meisten Befragten manchmal unsicher fühlen und knapp danach, mit 35%, selten (vgl. Abbildung 6). Diese Ergebnisse könnten darauf hindeuten, dass bei Jugendlichen die Nutzungsfrequenz und dadurch die Vertrautheit mit Orten eine gewichtige Rolle in der Bewertung der eigenen Sicherheitslage einnehmen.

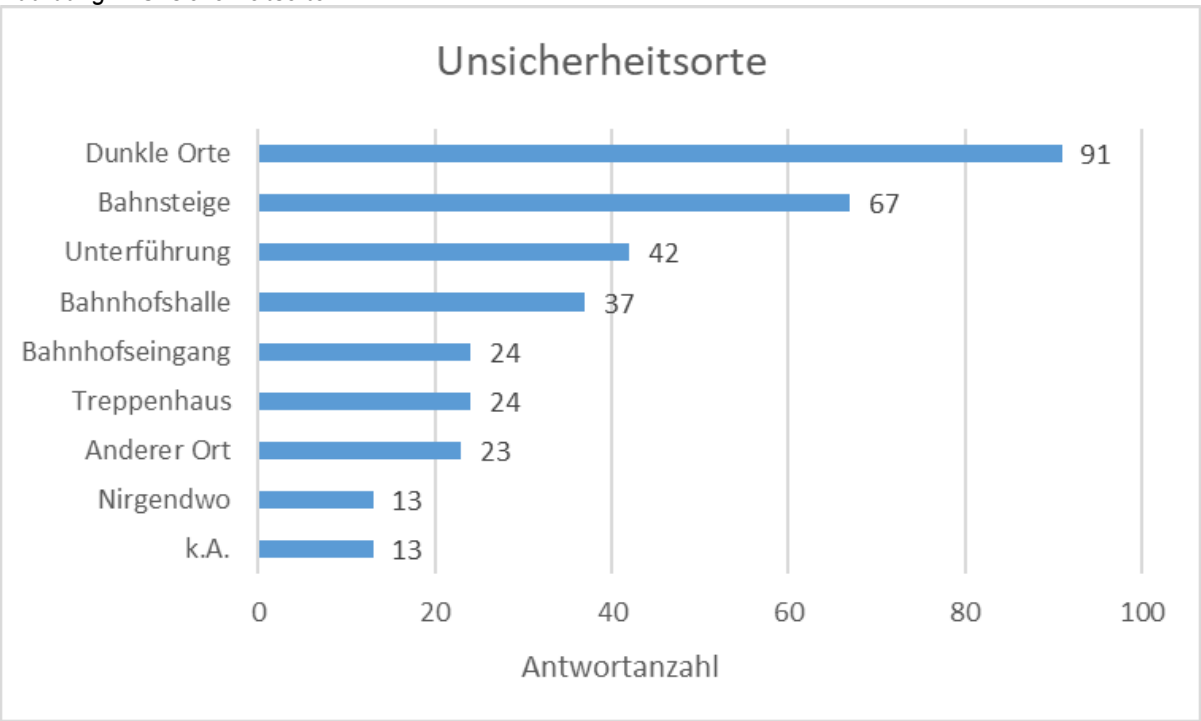
Abbildung 6: Frequenz von wahrgenommenen Unsicherheitsgefühlen



Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Bewertung der Unsicherheitsorte sprachen sich 91 Befragte gegen dunkle Örtlichkeiten aus. Als konkreter Unsicherheitsort am Bahnhof wurde der Bahnsteig identifiziert, gefolgt von einer ausgeglichenen Verteilung aller anderen Orte (vgl. Abbildung 7). Diese ersten Erkenntnisse aus der quantitativen Befragung gilt es in den qualitativen Erhebungen weiter zu vertiefen und zu beleuchten.

Abbildung 7: Unsicherheitsorte



Quelle: Eigene Darstellung

Thematische Zusammenführung der Forschungsergebnisse

Wie bereits im methodischen Kapitel angesprochen, liegt ein Fokus der vorliegenden Untersuchung auf der detaillierten Analyse der sicherheits- und unsicherheitskonstruierenden Faktoren und der Gegenüberstellung dieser. Im Folgenden werden zunächst die Ergebnisse zum Themenkomplex Sicherheit betrachtet. Im Anschluss werden Aspekte der Unsicherheit analysiert sowie abschließend die Untersuchungsergebnisse zu Umgangsweisen, elterlichem Einfluss sowie Verbesserungsvorschlägen aus Sicht von Jugendlichen vorgestellt. Die Analyse speist sich vorrangig aus den geführten Einzelinterviews und wird durch Beobachtungen aus der Ortbegehung sowie weiterführende Informationen aus der quantitativen Befragung ergänzt. **Die Begriffe ‚positiv' und ‚negativ' werden im Folgenden nicht als Bewertung der einzelnen Faktoren verstanden. Sie zeigen vielmehr an, ob ein Faktor in Bezug auf Sicherheit und Unsicherheit vorhanden ist oder fehlt.**

Soweit möglich wurde in der folgenden Analyse auf eine diskriminierungsfreie Sprachwahl gegenüber vulnerablen Personengruppen geachtet. Gleichzeitig wurden Zitate und Aussagen der Jugendlichen nicht verändert, wenn sie diskriminierende Personenbeschreibungen genutzt haben. In diesem Kontext wurde viel Wert auf die kritische Reflexion dieser Aussagen sowie die Frage nach der Entstehung solcher Umschreibungen gelegt. Unveränderte Ausdrücke werden durch Anführungsstriche im Fleißtext markiert.

1. Der Themenkomplex Sicherheit aus Sicht der Jugendlichen

Am häufigsten werden in den qualitativen Interviews von den befragten Jugendlichen Zustandsfaktoren als förderlich für das eigene Sicherheitsempfinden beschrieben. Von

herausragender Bedeutung ist dabei das Thema einer funktionierenden Beleuchtung, aber auch ausreichend Tageslicht. Dabei wird das Thema **Helligkeit** über alle Interviews hinweg ausschließlich mit dem Begriff „sicher“ definiert (vgl. Zitate #1 und #2). Korrespondierend zur ausreichenden Beleuchtung wird die Abwesenheit von Dunkelheit sowie Lautstärke und Enge ebenfalls als zentrale Faktoren der Sicherheit herausgearbeitet. Zunächst ist beim Thema Beleuchtung also relativ große Einigkeit festzuhalten.

> #1: „*Ich fühle mich sicher, wenn es jetzt eher auch so ein kleines bisschen mehr tagsüber [ist] oder wenn halt mehr Lichter [an sind]. Also wenn es nicht so dunkel ist.*“ (P2)

> #2: „*Ich fühle mich am Bahnhof sicher, wenn es gute Lichtmöglichkeiten gibt und man halt nicht so Ecken hat, wo es komplett dunkel ist und keiner einfach hinsehen kann. Ein bisschen mehr offene Räume [da] sind und halt auch nicht so viele Ecken und Kanten, wo hinter einfach alles Mögliche sein kann.*“ (P3)

Andere Themen, wie Sitz- und Konsummöglichkeiten, werden beispielsweise mit den Attributen gut oder angenehm in Bezug auf die Sicherheit umschrieben. In der Ortsbegehung des Potsdamer Bahnhofs stellt sich die Abwesenheit von Graffitti ebenfalls als positiver Faktor heraus. Konsummöglichkeiten stellen dahingegen treibende Aufenthaltsfaktoren dar.

An zweiter Stelle kristallisieren sich Aspekte, die das **persönliche Handeln** und Dasein betreffen heraus und ziehen sich als roter Faden der sicherheitsrelevanten Erzählung durch die Interviews. Es ist zu beachten, dass das persönliche Handeln, im Gegensatz zu Beleuchtung, nie konkret mit dem Sicherheitsbegriff beschrieben wird. Die Vertrautheit mit einem Ort sowie ein von den jugendlichen wahrgenommenes ‚reifes Alter‘ werden als entscheidende sicherheitskonstruierende Faktoren herausgearbeitet (vgl. Zitate # 3 und #4).

> #3: „*Ich bin noch, keine Ahnung mit dem Alter vielleicht, einfach ein bisschen selbstbewusster und so geworden.*“ (P1)

> #4: *„Eigentlich mittlerweile nicht mehr, aber halt dich halt so in der Grundschule war oder jetzt siebte Klasse, fand ich das halt sehr unsicher, weil ich halt noch… noch kleiner war als jetzt. Und da war dann halt so, wenn so viele große Leute waren, da fand ich es halt einfach so unangenehm, wenn es halt so auch noch dunkel war und ja.*“ (P3)

Eine Person erzählt dabei explizit von einer als unsicher wahrgenommene Situation mit Entwicklung hin zu Selbstständigkeit und Erlangung von Handlungssicherheit. In der Retrospektive wird dieser Lerneffekt mit Sicherheitsempfinden assoziiert. Es lässt sich aus dem gesammelten Material ableiten, dass für alle Interviewpartner:innen Sicherheit mit Handlungssicherheit gleichgesetzt wird.

Als dritter zentraler Aspekt tritt die **Beziehung zu anderen Personen** als zentraler Faktor der Sicherheit in den Vordergrund. Überwiegende Einigkeit herrschte bei der Anwesenheit von anderen Reisenden oder, oftmals auch nur potenziellen, Hilfestellungen durch andere Personen. Das Eintreten dieses Faktors wird

ausschließlich, ähnlich wie das Thema Beleuchtung, mit Begriffen der Sicherheit umschrieben (vgl. Zitat #5).

> #5: „*Und daher finde ich, sofern man sich dort weiterhin aufhält, und jetzt nicht sagt, okay ich muss unbedingt den Gang mich noch durchquetschen, dass man eigentlich ein ziemlich gutes Sicherheitsgefühl hat. Wenn man auch weiß, man ist nicht dort ganz alleine. D.h. es wären auch noch Leute da, die einem vielleicht helfen.*“ (P2)

Von herausragender Bedeutung stellt sich im Gegensatz zu den meisten Erwachsenenbefragungen die **Begleitung durch Bekannte oder Freunde** dar. Die Anwesenheit von vertrauten Personen negiert durch ihre Anwesenheit jegliche Unsicherheit und wird deutlich mit einem unverrückbaren Gefühl der Sicherheit betitelt (vgl. Zitat #6). Dieser Umstand wurde sowohl in der quantitativen Befragung als auch den qualitativen Interviews herausgearbeitet.

> #6: „*Also wirklich unsicher habe ich mir eigentlich mich eigentlich noch nie gefühlt. Halt, weil ich bin eigentlich nie alleine da unterwegs, sondern bin ich halt zum Beispiel mit Freunden oder mit meiner Familie dann beim Alexanderplatz beispielsweise. Und dann fühle ich mich eigentlich gar nicht unsicher.*“ (P4)

Ergänzend zur Anwesenheit von anderen Reisenden oder Freunden, wird die **Abwesenheit von bestimmten Personengruppen** als Faktor der Sicherheit beschrieben. In dieser Negativ-Umschreibung wird vor allem auf einen Zustand von zu vielen Menschen abgestellt sowie Personen beschrieben, die als prekär oder konfliktträchtig aufgefasst werden. Die Aufsplittung von positiver und negativer Umschreibung zeichnet ein Kontinuum ab, auf dem Aushandlungsprozesse der Relationen von Jugendlichen zu anderen Personen stattfinden. Zu beachten ist dabei, dass die Abwesenheit von bestimmten Personengruppen, vor allem Menschen in prekären Lebenslagen, zwar mit dem Sicherheitsempfinden in Verbindung gebracht wird, der größte Hebel zur umfassenden Steigerung des persönlichen Sicherheitsempfinden jedoch in der Begleitung durch Bekannte liegt. Diese Dissonanz zwischen bestärkenden Faktoren durch vertraue Personen am Bahnhof und der negativ Umschreibung von Sicherheit als Abwesenheit von Menschen in prekären Lebenslagen, wirft die Frage auf, in wie fern Verdrängungsmaßnahmen eine tatsächliche Steigerung der subjektiven Sicherheit erreichen können. Weitere Untersuchungen, auch im Erwachsenenbereich, sollten an diesem Punkt ansetzen.

Ein weiterer, jedoch durchweg weniger bespielter Diskussionsraum wurde durch das Sinnbild **Stadt vs. Land** in den Interviews aufgezeigt. Dabei fand eine Konstruktion des sicheren Landes im Gegensatz zur unsicheren großen Stadt statt. Dabei ist der Reiseprozess jedoch nicht trennscharf vom Bahnhof als zentraler Ort in großen Städten zu unterscheiden. Züge sowie der Zugverkehr werden ebenfalls in das Sicherheitsempfinden für den Bahnhof einbezogen, wobei sich herauskristallisiert, dass vor allem die Übergangsprozesse als kritisch betrachtet werden: volle Gleise beim Ein- oder Aussteigen und kritische Anschlüsse zu Busverbindungen. Gerade bei Jugendlichen, die ihren Heimatbahnhof im ländlichen Raum verortet haben, trat die Frage nach Anschlussverbindungen deutlich als Sicherheitsfaktor hervor.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die detaillierte Untersuchung von positiver und negativer Umschreibung in Bezug auf das Thema Sicherheit verdeutlicht, dass der Sicherheitsbegriff umfassend ausdifferenziert werden muss. Teilweise lassen sich positive und negative Umschreibungen bei der Konstruktion von Sicherheit miteinander verbinden, etwa bei Zustandsfaktoren. So kann das Vorhandensein bestimmter Faktoren durch das Fehlen anderer erklärt werden: Fehlt es an Dunkelheit, bedeutet das zumindest, dass eine ausreichende Beleuchtung vorhanden ist.

Deutlich schwieriger wird der Vergleich bei Faktoren, die relationale Aspekte beschreiben, wie die Anwesenheit weiterer Personen am Bahnhof. Hier gilt ein schwer messbarer Grundsatz aus ‚nicht zu viel und nicht zu wenig', wobei die Personen wiederum nach ihren Eigenschaften als erwünscht und unerwünscht wahrgenommen werden. Gerade basierend auf diesem Kontinuum wird deutlich, dass An- und Abwesenheit vermeintlich gegensätzlicher Sicherheitsfaktoren nicht zwangsläufig dieselbe Bedeutung für die Jugendlichen tragen. Die Stärkung des Sicherheitsempfindens wird vor allem in der Begleitung durch Freunde und Bekannte gesehen, wohingegen die An- bzw. Abwesenheit von anderen Personen sich sowohl bestärkend als auch mindernd auswirken kann. Die Vielzahl an Faktoren bildet in der Gesamtheit den Begriff „Sicherheit" für spezifische Zustände heraus.

Weiterhin beschreibt der Begriff ‚sicher' eine Vielfalt an Ausprägungen (Komfort bis Selbstsicherheit), welche teilweise eindeutig bestimmten Faktoren zugeordnet werden können. Zustandsfaktoren decken sowohl Faktoren des Komforts als auch der Sicherheit ab, während die eigene Person betreffende Faktoren nur indirekt als sicherheitsrelevant gelabelt werden. Das Verhältnis zu anderen Menschen ist ausnahmslos mit Sicherheit verknüpft, wobei Einigkeit über die Begleitung durch Freunde als absoluter Sicherheitsgarant besteht.

2. Jugendliche Ausprägungen von Unsicherheit im Bahnverkehr

Unsicherheit wird von den befragten Jugendlichen an erster Stelle mit der Anwesenheit von zu vielen Personen verbunden. Dabei konnten sehr spezifische Faktoren herausgearbeitet werden, die auf der einen Seite **Verhaltensmuster** betreffen. Dazu gehören die Austragung von Konflikten, Gerangel oder Gedränge vor allem mit Blick auf gefährliche Situationen an der Bahnsteigkante, (potenzieller) Diebstahl und Alkoholkonsum. Andererseits wurden auch spezifische Personengruppen als Faktoren der Unsicherheit herausgearbeitet, zu welchen „Obdachlose", „Alkis", aber auch „jugendliche Gruppen" gehören. Wenig überraschend wurde beobachtet, dass Unsicherheitsgefühle wesentlich plastischer von den Jugendlichen an Beispielen festgemacht werden konnten.

> #7: *„Also… also in der Bahn ist halt eigentlich manchmal halt so, wenn es zu voll ist, so voll ist, dann ist es halt ist…. halt nicht so …nicht so schön oder wenn halt Leute dich irgendwie… irgendwie anmachen, weil du irgendwie… Ich hatte mal so eine Situation in dem Zug, es war nicht so schön. Ich hatte sowieso eine schlechte Woche, irgendwie einen schlechten Tag und da war alles richtig Kacke und dann hat mich so ein Mann angesprochen, dass ich komplett im Weg*

stehe und dass ich woanders hingehen soll. Und dann war ich so… weil ich war komplett überfordert.“ (P1)

Im Zitat #7 wird deutlich, dass Konfliktaustragungen mit anderen Gästen ein bedingender Faktor für Verunsicherung sein können. Allerdings wird auch deutlich, dass die beschriebene Überforderung ebenso an eine Vielzahl weiterer Faktoren, wie den aktuellen Gemütszustand, geknüpft ist. Weiterhin könnten sozial-gesellschaftliche Hierarchiestrukturen zwischen älteren und jüngeren Personen einen verstärkenden Effekt auf das Unsicherheitsempfinden der Jugendlichen haben. Eine klare Trennung zwischen Folgen eines Konflikts und individuellen Umständen ist daher nicht zu vollziehen, vielmehr steht die individuelle Konfliktresilienz im Vordergrund, die es erlaubt, Situationen selbstbewusst zu meistern.

Der zweite dominierende Auslöser für Unsicherheitsgefühle sind vor allem **abwertend assoziierte Zustandsbeschreibungen**. Konkret wurden Schmutz, Gestank, Dunkelheit, Kälte, Lautstärke, aber auch kaputte Anzeigen genannt. Ähnlich wie beim Thema Beleuchtung erfolgt bei den Zustandsfaktoren eine eindeutige Zuschreibung mit dem Thema der Unsicherheit. Interessanterweise wird auch die die Abwesenheit von Komfort dem Unsicherheitsspektrum zugerechnet.

#8: „*Also vor allem, wenn [der Bahnhof] halt so runtergekommen ist und so grau und kaputt. So was macht mich sehr unsicher, weil das einfach kein schönes Gefühl, glaub ich, gibt, wenn das alles so… Wenn sich niemand wirklich darum […] so kümmert und das ist nicht so… Wenn es eigentlich irgendwie schmutzig ist und so.*“ (P1)

In der Begehung stellte sich ein weiterer bedeutender Unsicherheitsfaktor heraus, die **Unbekanntheit eines Ortes**. Die vorgetragenen Beispiele greifen neue, unbekannte Situationen auf und verknüpfen damit (extrem) unübersichtliche Erlebnisse oder Erfahrungen im jungen Alter. In den leitfadengestützten Interviews wurde herausgearbeitet, dass die Neuheit von geografischen Räumen zu Bewertungen der Unsicherheit führt. Die gilt ebenso bei (theoretischen) Situationen, die als beengt beschrieben werden oder in Verbindung mit obdachlosen Personen. Vereinzelt wird auch auf die abwertende Berichterstattung über Bahnhöfe in den Medien abgestellt.

Zusammengefasst zeigen die Daten, dass neue Situationen sowie junges Alter und Unübersichtlichkeit bei allen Interviewten mit Unsicherheit verknüpft werden. Außerdem werden Situationen beschrieben, in denen die Abwesenheit von Handlungsoptionen als extreme Belastung erlebt wird. Insgesamt ist das Thema Unsicherheit weniger breit gestreut, sowohl in der Faktorenbeschreibung als auch in der Definitionsachse.

In den Interviews konnten Situationen detailliert beschrieben werden, wobei dominierende Themen die Zusammensetzung der Bahnhofsnutzenden sowie sensorische Aspekte (v.a. Gerüche) sind. Diese werden überwiegend deutlich mit Unsicherheit assoziiert und spiegeln eine Parallele zum Unsicherheitsempfinden in der Erwachsenenbefragung dar. Persönliche Aspekte der Unsicherheit werden dahingehend eher mit Überforderung und der damit verbundenen Handlungsunsicherheit assoziiert. Die Beobachtung, dass Unsicherheit als großes

Ganzes von den Jugendlichen mit Handlungsunsicherheit gleichgesetzt wird, wirft die Frage nach geeigneten Interventionsansätzen auf.

3. Die Beziehung von Jugendlichen zu Menschen in prekären Lebenslagen

Zunächst ist festzuhalten, dass das Thema der prekären Lebensbedingungen an Bahnhöfen in den Befragungen für Jugendliche eine Rolle bei der Umschreibung von Sicherheit und Unsicherheit spielt. Eine gesonderte Auswertung dieses Thema erfolgt, weil das Thema einen zentralen Stellenwert im Sicherheitsverständnis in Erwachsenenbefragungen einnimmt und daher der jugendlichen Perspektive Platz eingeräumt werden soll.[13]

In den qualitativen Interviews zeigt sich, dass die Jugendlichen das Thema „Obdachlosigkeit" als Umschreibung für prekäre Lebenslagen an Bahnhöfen nutzen. Im Folgenden wird weiterhin die Umschreibung „Obdachlosigkeit" genutzt, da dies dem Wortlaut der befragten Jugendlichen folgt. Unstrittig bleibt, wie die Studie „Sichere Bahnhöfe für alle" zeigt, dass die Umschreibung „obdachlos" der vulnerablen Position von Menschen in prekären Lebenslagen am Bahnhof in ihrer Heterogenität nicht gerecht wird und kritisch reflektiert werden muss.

Die Jugendlichen zeichnen unter dem Thema „Obdachlosigkeit" ein sehr heterogenes Bild, das sowohl durch bestärkende Erfahrungen und Verständnis für die besonderen Lebensumstände, als auch durch abwertende Beschreibungen und vorurteilsgeprägte Meinungen charakterisiert wird (vgl. Zitate #9 und #10).

> #9: „*Na, also ich finde sie halt… Obdachlose nicht schlimm. Die haben ja auch Grund, zum Beispiel psychisch oder so, aber ich finde es halt schlimm, wenn die halt so… wenn man die schon da liegen lässt, weil die halt da auch Unterschlupf haben, finde ich es auch okay. Aber wenn die halt dann zum Beispiel auch mutwillig diese Bereiche verschmutzen und dann halt für die Öffentlichkeit das nicht mehr zu gebrauchen ist oder halt einfach nicht mehr, ja, anschaulich ist, das finde ich halt dann… Ja wozu? Weil man kann da ja schon ordentlich, sag ich mal jetzt, anstatt auf […] der Straße oder so, wo es kalt nass ist, verweilen. Und das dann zu verschmutzen, ist halt einfach unnötig. Auch für andere dann.*" (P3)

> #10: *„Also an sich, ich finde den Bahnhof Wannsee gar nicht so schlimm, aber …so manchmal ist dann… sind halt dann da trotzdem ein paar Junkies. Und dann, wenn halt aber mehrere Leute da sind, so dann weiß man, dass sie einem helfen könnten. Wenn irgendwas dann passiert. Also meistens stinken die halt auch zum Beispiel sehr. Also Obdachlose. [Die] stinken dann auch sehr und die riechen dann auch so ein bisschen nach Gras.*" (P4)

Zunächst wird der Sammelbegriff „Obdachlosigkeit" in Verbindung mit Verschmutzung gebracht, die klar abgelehnt und als ungünstig beschrieben wird. Der Anspruch an eine gemeinsame Nutzung des Bahnhofsraumes ohne Verschmutzung wird deutlich gemacht. Obwohl teilweise Verständnis für die schwierige Lebenssituation auf der

[13] Vgl. Hirsch, Magdalena/Konradi, Moritz/Vollmer, Sarah (2023).

Straße oder auch bestärkende Erfahrungen in Gesprächen mit tatsächlich obdachlosen Personen beschrieben werden, wird großes Unverständnis gegenüber abweichendem Verhalten, wie der Verschmutzung durch Kot oder Urin, geäußert. Rückschlüsse zu fehlenden Handlungsoptionen von Menschen in prekären Lebenslagen wurden von keiner befragten Person gezogen.

Außerdem wird der Sammelbegriff „Obdachlosigkeit“ auch genutzt, um verschiedene weitere Verhaltensweisen wie Alkoholkonsum oder aggressives Verhalten zu beschreiben. Diese Zusammenhänge basieren teilweise auf imaginären Situationen und können nicht spezifisch anhand eigener Erfahrungen dargestellt werden. Die Interviews enthalten zahlreiche Hinweise auf verfestigte Zuschreibungen gegenüber Menschen in prekären Lebenslagen, deren Entstehung mit den vorliegenden Daten jedoch nicht abschließend erklärt werden kann.

Insgesamt zeichnen die Jugendlichen beim Thema „Obdachlosigkeit“ ein sehr ähnliches Bild wie die Befragung in der Studie „Sichere Bahnhöfe für alle“. Unter dem Begriff der „Obdachlosigkeit“ fassen die befragten Jugendlichen ein weites Spektrum an, aus ihrer Perspektive, problematischen Personenmerkmalen als auch Verhaltensweisen zusammen. Der Personengruppe „Obdachlose“ wird die Verschmutzung von Bahnhöfen durch Kot und Urin zugeschrieben, aber auch übermäßiges Trinkverhalten und damit in Zusammenhang stehend aggressives Auftreten.

In der Folge wird das Thema „Obdachlosigkeit“ am Bahnhof als unsicherheitsbestärkender Faktor ausgewiesen. Problematisch erscheint vor allem die Bildung von abwertenden Meinungen gegenüber Obdachlosen oder als obdachlos wahrgenommenen Menschen auf Basis von imaginären Situationen oder zirkulierenden Vorurteilen. Daher wird ebenso wie im Bereich der Erwachsenenbefragungen die Bedeutung von Aufklärungsarbeit zum Thema prekäre Lebenslagen, aber auch zu psychischen Erkrankungen, besonders hervorgehoben.

Gleichzeitig besitzen Kinder und Jugendlichen eine besondere Schutzbedürftigkeit, sodass als schlecht wahrgenommene Erfahrungen besonders behutsam reflektiert werden müssen. Angemessene pädagogische Unterstützung sowie resilienzsteigernde Angebote für einen souveränen Umgang mit urbanen Disorder-Erscheinungen sollten angeboten werden.

4. Lerneffekte: Die Rolle von Eltern und Erwachsenen

In den qualitativen Interviews wurde auch die Beziehung von Elternteilen zum Thema Sicherheit im Bahnverkehr in Bezug auf das eigene Verhalten und Empfinden der Jugendlichen abgefragt. Zunächst bilden Elternteile wichtige Referenzpunkte für das eigene Verhalten der Jugendlichen. Teilweise erlernen die Jugendlichen Verhaltensregeln und Handlungsmuster von Eltern, zum Beispiel durch Begleitung auf Schulwegen. Weiterhin berichten die Jugendlichen von detaillierten Ratschlägen, die von elterlicher Seite an sie herangetragen werden. Dazu gehört das Vermeiden bestimmter Bereiche im Bahnhof sowie von fremden Menschen. Den Geschlechtern wurden deutliche Rollenverteilungen im Themenfeld der Sicherheit zugeschrieben

(vgl. Zitat #11). Dabei wiederholt sich das Motiv einer ängstlichen Mutter und eines robusten Vaters.

> #11: „*Ich glaub, [meine Mutter] sieht mich auch nicht, also sie sieht mich jetzt nicht so oft… also gerne an so Bahnhöfen… an so großen Bahnhöfen. Sie ist dann immer direkt so: ‚Ja, schreib mir ne Nachricht, wenn du im Zug bist oder wenn was ist, ruf sofort an.‘ Oder sie ist da immer… wahrscheinlich einfach, weil sie Mutter ist, aber… Ich denk, sie ist da auch ein bisschen unsicher.*
>
> *[Mein Vater] ist da irgendwie so ein bisschen robuster. Also irgendwie ich glaube, der kann das so ein bisschen ab, aber ich denke… Ja, er ist da auch nicht so. Ich denke, er hat nicht so viel… Ich weiß nicht, ob man das Angst nennen kann, aber ich glaub, er ist einfach nicht so von… von zum Beispiel anderen Leuten, die ihn da irgendwie anquatschen oder so. Da kann er sich halt irgendwie so ein bisschen besser wehren, sag ich mal. Deswegen sage ich, es für ihn nicht so schlimm.*“ (P1)

Darüber hinaus bilden Elternteile wichtige Bezugspunkte in Situationen der Unsicherheit. Immer wieder deuten die Jugendlichen darauf hin, dass der Kontakt zu Eltern in kritisch wahrgenommenen Situationen eine gängige Handlungsoption ist, um die subjektive Sicherheit zu steigern. Dazu gehört vor allem das Anrufen von Elternteilen über mobile Telefone, aber auch Kontakt über Chats. Darüber hinaus wird der digitale Raum als gewichtiger Ausweichraum in unsicheren Situationen beschrieben. Er stellt einen Rückzugsraum dar, der von den Jugendlichen als vertraut wahrgenommen wird und durch den die analoge Realität zum Teil weniger akut erscheint (vgl. #12).

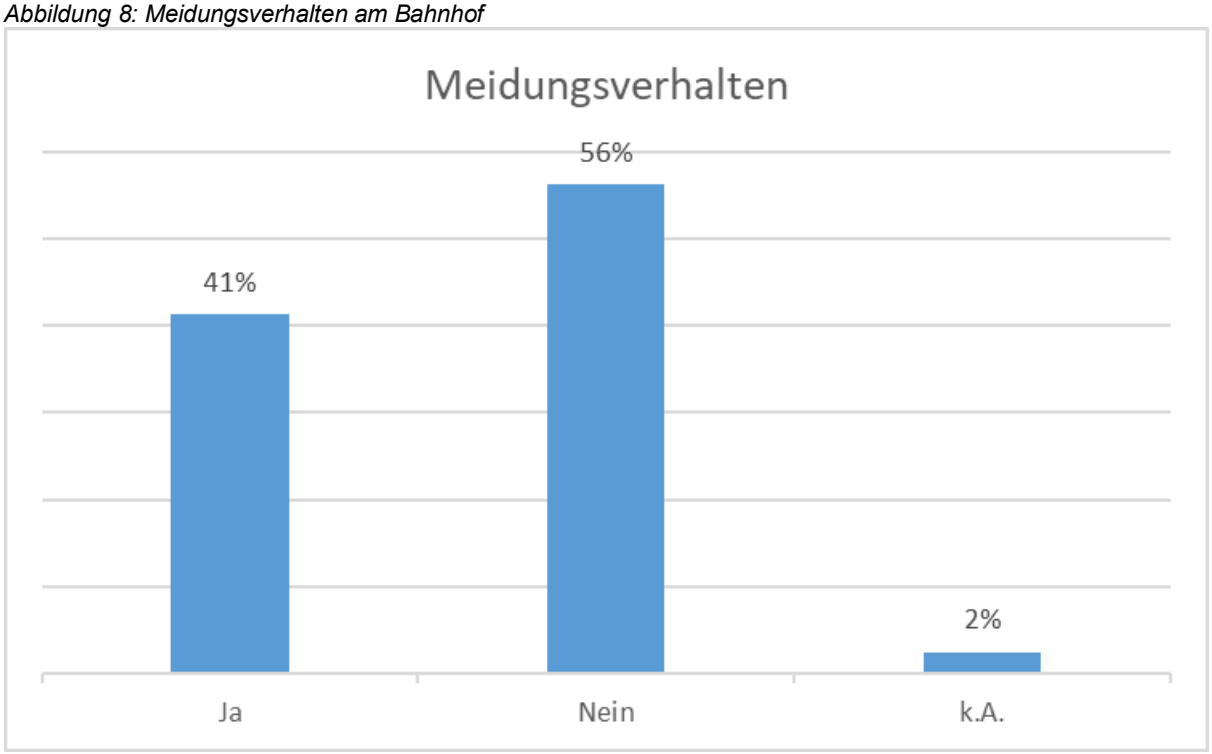
> #12: „*Und wenn man sich hinsetzen kann und einfach in Ruhe dann Musik hören kann oder irgendwas lesen oder irgendwie am Handy daddeln oder so. Dass man einfach das in Ruhe machen kann und nicht noch irgendwie drauf achten muss, dass irgendwie irgendwer da irgendwie vorbei will und dann irgendwas vielleicht irgendwie die Tasche oder so vom Sitz irgendwie aus Versehen so runter kickt oder so.*“ (P1)

Auch in der quantitativen Befragung wurde in freien Antwortoptionen immer wieder auf digitale Optionen im Umgang mit Unsicherheit, wie beispielsweise Chats oder Telefonate, verwiesen. Es bleibt also weiterhin auszuwerten, in wie fern digitale Angebote für aktuell Heranwachsende potenzielle Sicherheitseffekte in Zukunft erzeugen können.

5. Umgangsweisen

Die vorliegende Erhebung zielt unter anderem darauf ab, einen ersten Einblick in die Umgangsweisen und Verhaltensstrategien von Jugendlichen am Bahnhof zu ermöglichen. Zu diesem Zweck wurde in der quantitativen Umfrage explizit das Meidungsverhalten an Bahnhöfen abgefragt. Dabei geben knapp über die Hälfte der befragten Jugendlichen an, keine Orte aktiv zu meiden. Die andere Hälfte der Jugendlichen bestätigt Meidungsverhalten am Bahnhof (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Meidungsverhalten am Bahnhof

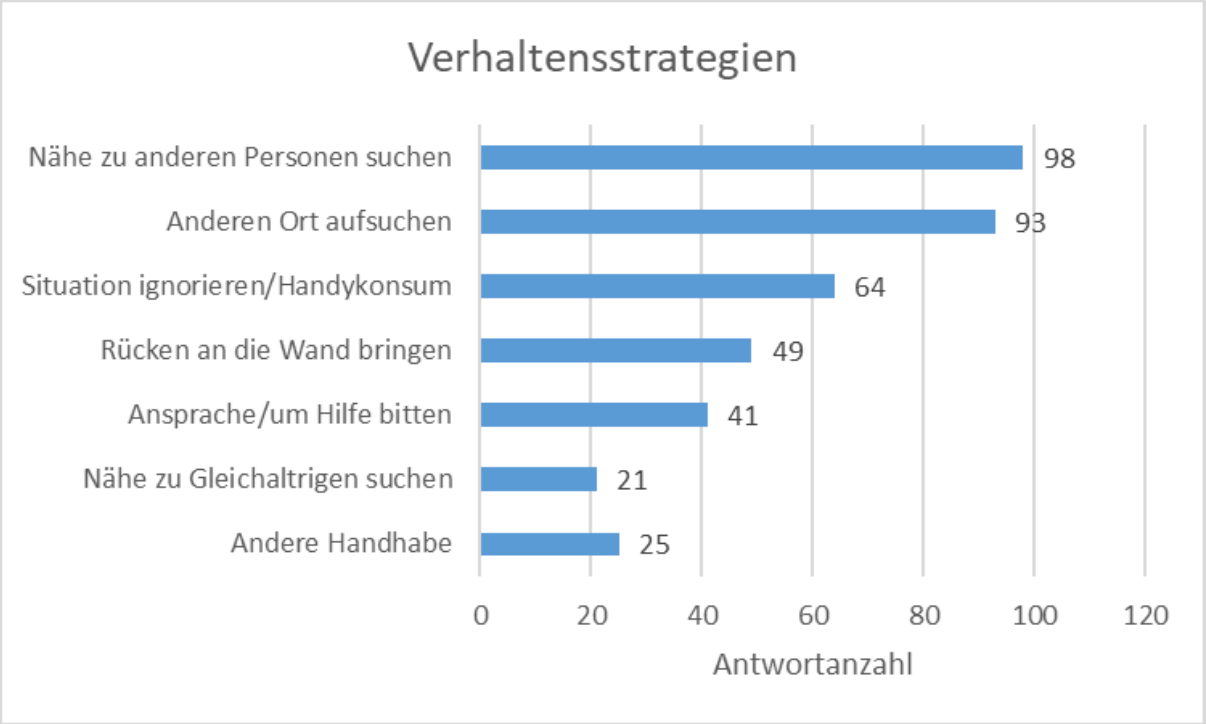


Quelle: Eigene Darstellung

In der offenen Frage nach vermiedenen Orten wird vor allem die Nähe zu bestimmten Personengruppen genannt. Auffällig war das Antwortverhalten von überwiegend weiblichen Befragten, die die Nähe zu einzelnen, fremden Männern als problematisch beschrieben haben. Gleichzeitig findet auch hier eine Vermischung verschiedener Phänomene unter dem Sammelbegriff „Obdachlose“ statt. Darüber hinaus werden beengte Räumlichkeiten wie die Toiletten, Aufzüge und schlecht einsehbare Ecken und Bereiche um Mülleimer und Raucherecken als zu vermeidende Orte gelabelt. Gründe für die Meidung dieser speziellen Örtlichkeiten ist bei der Anwesenheit bestimmter Personen die wahrgenommene Gefahr eines Übergriffs, aber auch die Gefahr von Unfällen. Hervorzuheben ist die starke Ablehnung von Orten wie Mülleimern und Raucherecken, aber auch Aufzügen, durch geruchsbedingte Faktoren, wie beispielsweise „Gestank“ (n=12 Erwähnungen bei 72 Antworten).

In der Folge wurden die Verhaltensstrategien der Jugendlichen abgefragt. Die Grafik zeigt, dass vor allem die Nähe zu anderen Personen, also das Aufsuchen von vertrauenswürdiger Gesellschaft, oder das Aufsuchen eines anderen Ortes bei über zwei Drittel der Befragten Anklang fand (vgl. Abbildung 9). Interessanterweise befindet sich auf Platz drei das Ignorieren von bestimmten Zuständen sowie die Flucht in den digitalen Raum mit einer Zustimmung von 50 % Personen. Unter dem offenen Feld der anderen Handhabe wurde vor allem der telefonische Kontakt zu Eltern, Freunden und Bekannten genannt.

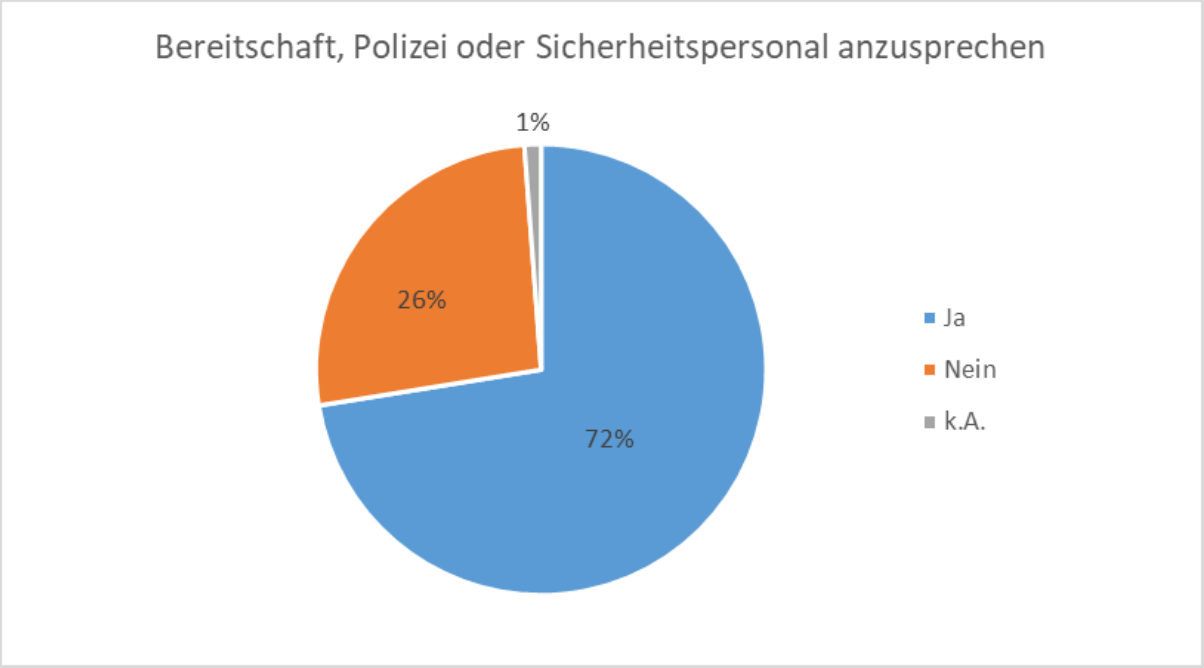
Abbildung 9: Verhaltensstrategien bei Unsicherheiten



** Absolute Antwortanzahl, Mehrfachantwort möglich | Quelle: Eigene Darstellung*

Zusätzlich wurde die Bereitschaft der Jugendlichen abgefragt, Sicherheitskräfte und Polizei anzusprechen (vgl. Abbildung 10). Dabei wurde lediglich eine generelle Bereitschaft zur Ansprache abgefragt, die zum großen Teil (72%) bejaht wurde. Nichtsdestotrotz gaben auch 26 % der Jugendlichen an, sich nicht an Sicherheitspersonal wenden zu wollen. Hinweise auf die dahinterliegenden Gründe ergaben sich über eine Freitext-Abfrage, bei der vor allem die Unsicherheit darüber zum Ausdruck gebracht wurde, wann eine Ansprache angemessen und sinnvoll ist. Allerdings konnte im Fragebogen nicht explizit auf bestimmte Situationen oder bestärkende Faktoren bei einer Ansprache von Sicherheitspersonal eingegangen werden.

Abbildung 10: Bereitschaft zur Ansprache von Polizei und Sicherheitspersonal



Quelle: Eigene Darstellung

6. Anpassungsbedarfe aus jugendlicher Perspektive

In der quantitativen Umfrage haben insgesamt 112 Befragte einen Vorschlag zu Verbesserungsmöglichkeiten abgegeben. Mehrfachnennungen waren aufgrund der offenen Fragestellung möglich, sodass eine höhere Anzahl an Maßnahmennennungen möglich ist als die eigentliche Antwortzahl. Die genannten Maßnahmen wurden thematisch in bauliche, technische und personelle Maßnahmen zusammengefasst. Dabei ergab sich die folgende Verteilung an Nennungen:

Bauliche Maßnahmen:

Bahnsteigbarrieren	Beleuchtung	Sauberkeit	Weiteres
19	11	9	14

Technische Maßnahmen:

Videoüberwachung	Hilferuf -Möglichkeit
10	6

Personelle Maßnahmen:

Mehr Präsenz	Konsumverbote/ Verdrängungsmaßnahmen
46	5

Aus den Zahlen lassen sich zwei Kategorien zu Anpassungsbedarfen der Sicherheitsmaßnahmen an Bahnhöfen und im Bahnverkehr herauslesen. Deutlichen Zuspruch mit 46 Nennungen fand die personelle Maßnahme, mehr Präsenz von Sicherheitspersonal zu gewährleisten. An zweiter Stelle steht die Einführung von Bahnsteigbarrieren mit 19 Nennungen, funktionierende oder mehr Beleuchtung mit 11 Nennungen und stete Reinigung von Bahnhöfen mit 9 Nennungen. Unter dem Posten Weiteres wurden verschiedene Ideen zusammengefasst, zum Beispiel Begrünung, Toilettenausbau oder farbliche Gestaltung.

Deutlich weniger prominent trat das Cluster technischer Anpassungen hervor. Hier ist vor allem der Ausbau von Videoüberwachung mit 10 Nennungen zu beachten sowie die Idee einer Hilferuf-Möglichkeit mit 6 Nennungen.

In den qualitativen Interviews kam auch das Thema eines Alkoholverbots an Bahnhöfen auf. Dieses wurde zunächst generell und umfassend beschrieben. Die Verknüpfung von übermäßigem Alkohol mit Zuständen der Unsicherheit wurde in den qualitativen Interviews deutlich herausgearbeitet. Dabei fand teilweise auch eine Verknüpfung mit Personen aus dem Sammelbegriff „Obdachlose“ statt, die durch ein solches Verbot aus Sicht der Jugendlichen aus den Bahnhöfen verdrängt würden. Die Reflektion zu eigenem Konsumverhalten fand in den Interviews nicht statt und wurde daher auch nicht als problematisch eingeschätzt.

Ableitungen zum Sicher- und Unsicherheitsempfinden

Die vorliegende Untersuchung liefert erstmals einen systematischen Einblick in das subjektive Sicherheitsverständnis Jugendlicher an Bahnhöfen. Dabei lassen sich Kohärenzen zwischen Erwachsenenbefragungen und Jugendlichen in Bezug auf räumliche Aspekte sowie die Zusammensetzung der Bahnhofsnutzenden erkennen. Vor allem das Thema Beleuchtung stellt einen wesentlichen sicherheitsbestärkenden Faktor dar. In Bezug auf die Nutzung des Bahnhofs durch andere Personen ergibt sich ein fragmentiertes Bild, das von Aushandlungsprozessen in Bezug auf die optimale Anzahl von Mitreisenden und die Abwesenheit von Personen in prekären Lebenslagen geprägt ist. Hier könnte auf Seiten der Jugendlichen ein Lerneffekt durch Einflussnahme und Narrativbildung von Eltern und Bekannten vorliegen.

Interessanterweise entsteht absolute subjektive Sicherheit, unabhängig von der An- und Abwesenheit von Bahnhofsnutzenden, durch die Begleitung durch Bekannte und Freunde. Dieser Umstand ist von außen kaum zu beeinflussen, stellt aber in der Erzählung der Jugendlichen den größten Hebel für eine Steigerung des Sicherheitsempfindens dar. Fraglich ist demnach, inwiefern es sinnvoll ist, wenigstens die wahrgenommene Anonymität im Bahnverkehr zur Steigerung der subjektiven Sicherheit zu adressieren. Analog zur Begleitung durch Freunde und Bekannte, könnte ein gesteigertes Vertrauen in andere Reisende einen abgeschwächten bestärkenden Einfluss auf das Sicherheitsempfinden haben. Der Aspekt ist in weiteren Studien tiefergehend zu beleuchten sowie im Lichte bestehender und möglicher Handlungsoptionen für DB und Bundespolizei zu evaluieren. Bürgernahe Kommunikationsangebote, auch auf Seiten der Sicherheitsbehörden, könnten jedoch einen ersten Ansatz zur Verbesserung darstellen.

Darüber hinaus wurden in der Erhebung auch subtilere Themen der jugendlichen Sicherheit und Unsicherheit deutlich. Maßgeblich ist hier das Phänomen der adoleszenten Handlungs(un)sicherheit zu nennen. Es ließ sich beobachten, dass die Handlungssicherheit mit steigendem Alter wächst und hierbei vor allem Narrative des Erwachsenwerdens bedient werden. Im Kontrast zur Altersreife steht ein junges Alter, welches vor allem mit Handlungsunsicherheit verbunden wird. Weiterhin kristallisiert sich Gewohnheit als entscheidender Faktor für Handlungssicherheit heraus. Ungewohntes und Überforderung durch Neues werden von den Jugendlichen sehr stark mit einem Gefühl der Unsicherheit assoziiert. Dazu gehören auch Hilflosigkeit und Reizüberflutung ebenso wie Komplikationen mit der Reiseroute. In diesem Aspekt unterscheidet sich die Jugendbefragung deutlich von der Erwachsenenbefragung der Studie „Sichere Bahnhöfe für alle“, bei der das Thema Handlungsunsicherheit nicht explizit zur Sprache gekommen ist.

Die Offenlegung der Verknüpfung von Sicherheit mit Handlungssicherheit wirft in der Folge Fragen zum Umgang mit dem Thema subjektives Unsicherheitsempfinden auf. Das polizeiliche sowie unternehmerische Repertoire an sicherheitssteigernden Maßnahmen durch Präsenz und technische Ausstattung kann in diesem Fall nicht greifen. Stattdessen muss der Fokus auf die Stärkung von Kompetenzen im Umgang mit kritisch empfundenen Situationen gelegt werden. Hier knüpft vor allem die Präventionsarbeit in Schulen an. Konzepte, wie das Zivilcouragetraining der Bundespolizei oder ähnliche Angebote der Deutschen Bahn, könnten unter anderem ein wichtiger Baustein sein, die Handlungssicherheit der Jugendlichen effektiv zu steigern. Die Erarbeitung weiterer Angebote in diesem Format wird empfohlen. Dabei ist unbedingt die lokale Perspektive und das lokale Problemverständnis zu Grunde zu legen. Dies wird am Narrativ des „sicheren Landes“ vs. der „unsicheren Stadt“ aufgezeigt. An urbanen Bahnhöfen sind mitunter andere Kompetenzen im Umgang mit Unsicherheit gefragt als im suburbanen oder ländlichen Raum.

Ein besonderer Fall der Handlungsunsicherheit stellt für Jugendliche die Konfrontation mit Konfliktsituationen im Bahnbereich dar. Konflikte mit anderen Personen werden durch nachteilig erlebte Situationsbedingungen als besonders belastend wahrgenommen. Hier spiegelt sich eine altersgebundene Hierarchiestellung zwischen den Jugendlichen und den von ihnen, als erwachsen wahrgenommenen Personen dar. Personengruppen, die von den Jugendlichen als unerwünscht identifiziert wurden, erzeugen automatisch einen Konflikt, auch wenn es dafür keinen tatsächlichen Grund gibt. In den Interviews werden vor allem Personen in prekären Lebenslagen angesprochen. Dabei wird immer wieder von hypothetischen Bedrohungen erzählt, die jedoch gänzlich ohne Vorerfahrungen in dieser Richtung entstanden sind. Dies kann mitunter als Ausdruck sich verfestigender Vorurteile diesen Personengruppen gegenüber gewertet werden. Daher sollten unbedingt vermehrt Aufklärungsangebote zu den Themen „Obdachlosigkeit“ und psychischen Erkrankungen in der Jugendbildung bereitgestellt werden.

Es bleibt jedoch festzuhalten, dass das Thema „Obdachlosigkeit“ als Sammelbegriff für eine Vielzahl an Verhaltens- und Zustandsbeschreibungen verwendet wurde und durch große Meinungsheterogenität geprägt ist. Unter abwertende Assoziationen fallen vor allem Alkoholkonsum, Pöbeleien sowie sexuell übergriffiges Verhalten, welches diesen Personen zugeschrieben wird. Gleichzeitig berichten auch einige

Jugendliche von bestärkenden Erfahrungen, die durch Gespräche oder direkten Kontakt mit den betroffenen Personen entstanden sind. Gerade in dieser Konstellation wurde von den Jugendlichen auch großes Verständnis gegenüber den schwierigen Lebensverhältnissen der betroffenen Personen ausgedrückt. Die relevante Stellung des Themas „Obdachlosigkeit“ in Bezug auf die subjektive Sicherheit stellt zwischen Jugend- und Erwachsenenbefragung eine Brücke dar und verdeutlicht die Dringlichkeit von präventiven Angeboten sowie Aufklärungsarbeit an den Schulen und im privaten Umfeld. Anknüpfend an die Studie „Sichere Bahnhöfe für alle“ wird empfohlen, die Versachlichung des Themas der prekären Lebenslagen am Bahnhof in der Jugendbildung zu verankern, um vorurteilsgeleitete Meinungsbildung einzugrenzen.

Der Umgang mit Unsicherheit ist bei den befragten Jugendlichen vor allem durch Ausweichverhalten geprägt. Andere Reisemittel können aufgrund des Alters oft nicht genutzt werden, gleichzeitig sind viele der untersuchten Jugendlichen Vielfahrer, die täglich den ÖPNV und darunter auch die Bahn nutzen. Die quantitative Befragung zeigt, dass bei wahrgenommener Unsicherheit vor allem das Aufsuchen von anderen Orten als Handlungsoption großen Zuspruch erfährt. Zugleich wird auch der digitale Raum als Medium genutzt, um Unsicherheit auszuhalten. Dabei stehen vor allem die Ablenkung in sozialen Medien oder Spielen im Vordergrund, aber auch der telefonische Kontakt zu bekannten Personen. In diesem Sinne könnten digitale Angebote in Zukunft eine immer herausragendere Rolle einnehmen.

Abschließend bleibt noch festzuhalten, dass in den Handlungswünschen der Jugendlichen im Vergleich zu Erwachsenen das Thema Alkoholverbot eine gewichtige Stellung einnahm. Damit wurde vor allem der übermäßige Konsum und die damit einhergehenden Begleiterscheinungen steigender Aggressivität und auffälligen Verhaltens adressiert. Dabei überwog aus Sicht der Jugendlichen die konfliktreduzierende Wirkung eines Alkoholverbots vor den persönlichen Einschränkungen.

Quellenverzeichnis

Abt, W., Follmer, R., & Wiegand, E. (2021). Kinder und Jugendliche im Quartier. Handbuch und Beteiligungsmethoden zu Aspekten der urbanen Sicherheit. Deutsches Institut für Urbanistik.

Blokland, T. (2021). Leben zwischen Dreck und Drogen: Sicherheitsempfinden am Kottbusser Tor, Berlin. Logos Verlag Berlin. https://doi.org/10.30819/5310

Hirsch, M., Konradi, M. & Vollmer, S. (2023). Sichere Bahnhöfe für alle. Eine Studie im Auftrag der DB. https://sicherheitsbahnhof.bahnhof.de/resource/blob/12634188/1113c1d5ea5963af915ae020fdaec80e/Sicherheitsstudie-Download-data.pdf [01.06.2026]

Holeweg, S., Köhne, C., & Limbourg, M. (1999). Mobilitätsverhalten und Einstellungen von Kindern und Jugendlichen zum öffentlichen Verkehr. 37. BDP - Tagung "Verkehrspsychologie auf neuen Wegen" in Braunschweig, September 1998. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:464-20120726-141727-2

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Mayring, P. (2015). Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken (12. überarb. Aufl.). Beltz.

Pressemitteilung der Stadt Nordhausen (2025). Safety Walk - Start des Projekts der „Kinderfreundlichen Kommune Nordhausen". https://www.nordhausen.de/news/news_lang.php?ArtNr=31648 [01.06.2026]

Renn, O. (2014). Risikowahrnehmung in der Bevölkerung – Implikationen für das Sicherheitsempfinden. Zeitschrift für Außen- und Sicherheitspolitik. 8. 49-67. 10.1007/s12399-014-0436-6.

Schartau, L. & Buzas, S. (2017). Sicherheitsempfinden älterer Menschen im Wohnquartier – Die „Seniorensicherheitskoordination" als ein Modell sozialraumorientierter Prävention. In Marks, E., Steffen, W., Ammicht Quinn, R., Bartsch, T., & Kerner, H. (Hrsg.). Prävention und Freiheit. Zur Notwendigkeit eines Ethik-Diskurses: Ausgewählte Beiträge des 21. Deutschen Präventionstages 6. und 7. Juni 2016 in Magdeburg (S.429 – 448). Forum Verlag Godesberg GmbH.

Schubert, H., Oberwittler, D., Planer, N., Schartau-Engelking, L., Nutz, A., Spieckermann, H., Gerstner, D. & Janssen, H. (2016). Sicherheitsempfinden älterer Menschen im Wohnquartier. Ein Praxishandbuch für die Soziale Arbeit.

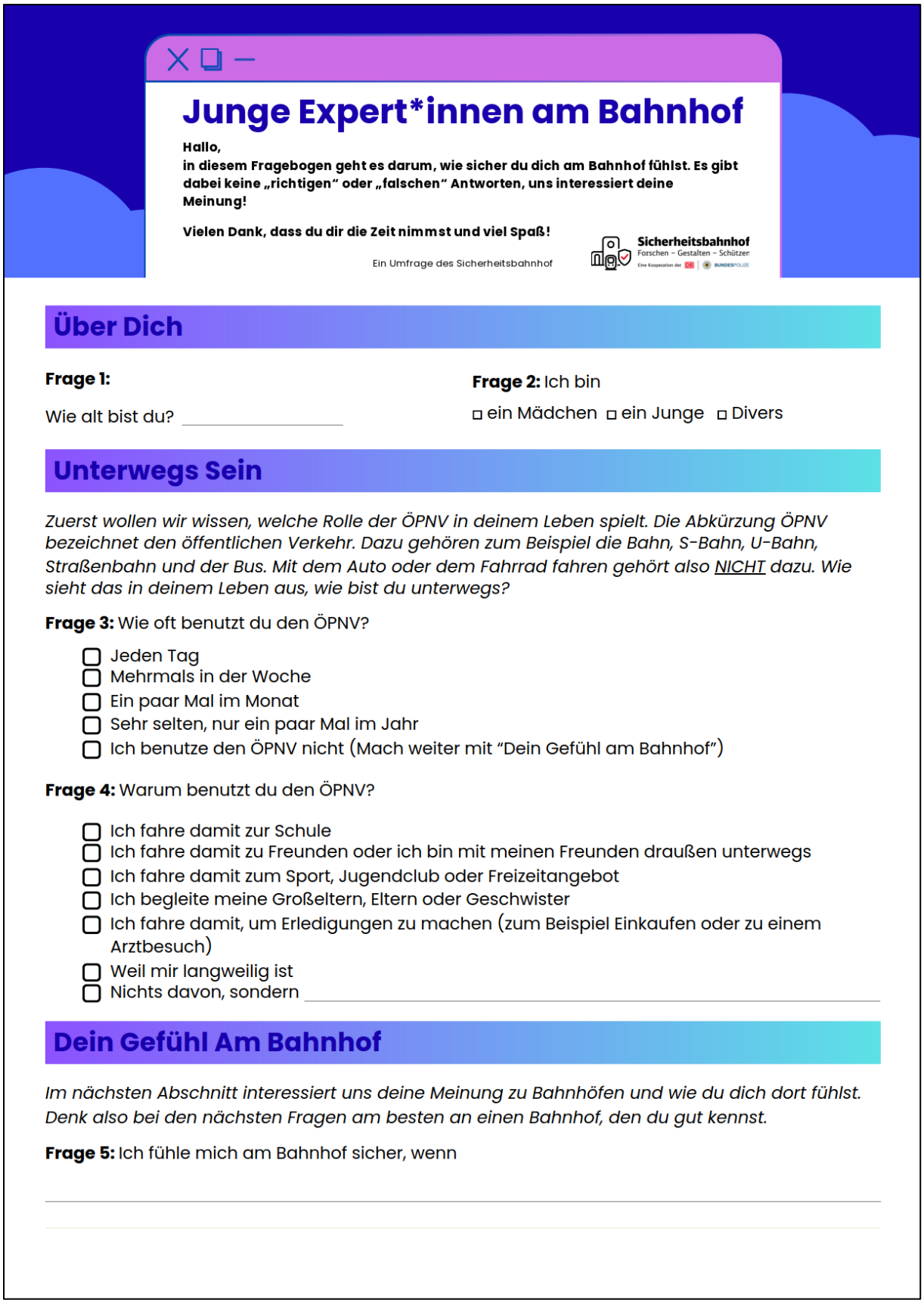
Stadt Kloten (Hrsg.). (2025). Jugendbefragung Kloten 2023. Jugendarbeit Kloten. https://www.kloten.ch/publikationen/537874

Stein, M., Möbus, B. & Jürgen F. (Hrsg.) (2024). GEW Hochschuldepesche des Referats Hochschule der GEW-Weser-Ems. Themenheft ‚Kinderrechte in Schule und Hochschule', Bd. 1. https://gewweserems.de/hochschule/

Willems, H., Andreas, H., Meyers, C., Biewers, S., Steve, L., Milmeister, P., Residori, C.& Conny, R. (2010). Zentrale Aspekte zur aktuellen Lebenssituation der Jugendlichen in Luxemburg.

Anhang

Fragebogen



Junge Expert*innen am Bahnhof

Hallo,
in diesem Fragebogen geht es darum, wie sicher du dich am Bahnhof fühlst. Es gibt dabei keine „richtigen" oder „falschen" Antworten, uns interessiert deine Meinung!

Vielen Dank, dass du dir die Zeit nimmst und viel Spaß!

Ein Umfrage des Sicherheitsbahnhof

Sicherheitsbahnhof
Forschen – Gestalten – Schützen

Über Dich

Frage 1:

Wie alt bist du? _____

Frage 2: Ich bin

☐ ein Mädchen ☐ ein Junge ☐ Divers

Unterwegs Sein

Zuerst wollen wir wissen, welche Rolle der ÖPNV in deinem Leben spielt. Die Abkürzung ÖPNV bezeichnet den öffentlichen Verkehr. Dazu gehören zum Beispiel die Bahn, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und der Bus. Mit dem Auto oder dem Fahrrad fahren gehört also NICHT dazu. Wie sieht das in deinem Leben aus, wie bist du unterwegs?

Frage 3: Wie oft benutzt du den ÖPNV?

- ☐ Jeden Tag
- ☐ Mehrmals in der Woche
- ☐ Ein paar Mal im Monat
- ☐ Sehr selten, nur ein paar Mal im Jahr
- ☐ Ich benutze den ÖPNV nicht (Mach weiter mit "Dein Gefühl am Bahnhof")

Frage 4: Warum benutzt du den ÖPNV?

- ☐ Ich fahre damit zur Schule
- ☐ Ich fahre damit zu Freunden oder ich bin mit meinen Freunden draußen unterwegs
- ☐ Ich fahre damit zum Sport, Jugendclub oder Freizeitangebot
- ☐ Ich begleite meine Großeltern, Eltern oder Geschwister
- ☐ Ich fahre damit, um Erledigungen zu machen (zum Beispiel Einkaufen oder zu einem Arztbesuch)
- ☐ Weil mir langweilig ist
- ☐ Nichts davon, sondern _____

Dein Gefühl Am Bahnhof

Im nächsten Abschnitt interessiert uns deine Meinung zu Bahnhöfen und wie du dich dort fühlst. Denk also bei den nächsten Fragen am besten an einen Bahnhof, den du gut kennst.

Frage 5: Ich fühle mich am Bahnhof sicher, wenn

_____

Frage 6: Wie oft kommt es vor, dass du dich unsicher am Bahnhof fühlst?

- ☐ Sehr oft
- ☐ Oft
- ☐ Manchmal
- ☐ Selten
- ☐ Nie (Überspringe die nächste Frage)

Frage 7: Was sind die Orte am Bahnhof, an denen du dich unsicher fühlst?

- ☐ Bahnhofseingang
- ☐ Bahnhofshalle
- ☐ Unterführung
- ☐ Gleisaufgang
- ☐ Bahnsteige
- ☐ Nirgendwo
- ☐ Anderer Ort und zwar _____

Frage 8: Gibt es Orte am Bahnhof, die du vermeidest oder von denen du dich fernhältst?

- ☐ Ja, und zwar _____
- ☐ Nein

Frage 9: Wenn es Orte am Bahnhof gibt, an denen du ungern vorbei gehst, warum ist das so?

_____

Hilfe holen am Bahnhof

Vielleicht hast du schon eine Situation am Bahnhof erlebt, in der du dich nicht sicher gefühlt hast. Das ist ganz normal! Uns interessiert, was du in so einer Situation dann machst.

Frage 10: Was würdest du tun, wenn du dich unsicher fühlst oder in Gefahr bist?

- ☐ Ich ignoriere die Situation und schaue auf mein Handy
- ☐ Ich suche mir einen sicheren Ort woanders
- ☐ Ich suche einen Ort, wo ich mit dem Rücken an der Wand stehe
- ☐ Ich stelle mich zu anderen Menschen
- ☐ Ich stelle mich zu Gleichaltrigen
- ☐ Ich spreche eine erwachsene Person an und bitte um Hilfe
- ☐ Etwas ganz anderes und zwar _____

Frage 11: Weißt du, an wen du dich wenden kannst oder wie du Hilfe rufst, wenn du dich unsicher fühlst?

- ☐ Ja
- ☐ Nein
- ☐ Ich habe darüber noch nie nachgedacht

Frage 12: Würdest du einen Polizisten oder Sicherheitspersonal um Hilfe bitten, wenn du dich unsicher fühlst?

- ☐ Ja
- ☐ Nein
- ☐ Wenn nein, warum nicht?

_____

Du sollst dich sicher fühlen am Bahnhof!

Fast geschafft! Als letztes ist deine Kreativität gefragt. Hast du eine Idee, wie wir Bahnhöfe sicherer machen können?

_____

Danke für deine Hilfe!

Analysematrix

Sicherheitsfaktoren				Unsicherheitsfaktoren			
+ (anwesende Faktoren)		- (abwesende Faktoren)		+ (anwesende Faktoren)		- (abwesende Faktoren)	
Beschreibung (Sicherheitsfaktor)	**Bewertung**	**Beschreibung (Sicherheitsfaktor)**	**Bewertung**	**Beschreibung (Sicherheitsfaktor)**	**Bewertung**	**Beschreibung (Sicherheitsfaktor)**	**Bewertung**
In Ruhe sein	angenehm	Ohne Trubel	sicherer	Dunkel	Unangenehm, unsicher, blöd	Gewohnter Zustand	Normal/ok
Leerer Zug	schön	Nicht allein	sicher	Allein sein	unsicher	Nicht kümmern	unsicher
Sitzplatz im Zug	angenehm	Nicht auf andere achten müssen	schöner	Gedränge	Doof – nicht schön	Nicht den Weg kennen	Unsicher, komsich
Zukünftiger Sitzplatz	ok	Nicht dunkel	sicher	Runtergekommen	Unsicher	Nicht erreichen der Eltern	unsicher
Kleiner Bahnhof	Schön/gut	Nicht zu viele Menschen	Sicher	grau	Unsicher	Nicht gewohnt sein	verunsichert
Ohne Dach	Schön	Nicht durch enge Gänge gehen	sicher	kaputt	unsicher	Keine Hilfe erwartet	unsicher
Auskennen	Ok, gut	Nicht teuer	gemütlich	Schmutzig (Urin)	Unsicher/ekelig	Keine Sitzbänke	doof
Sitzmöglichkeiten	Gut	Keine Ecken	sicher	Neue Wege	unsicher	Kein Platz	unwohl
Schlendern	gut	Wenig Obdachlose	friedlich	Neue Orte	nervös	Nicht beleuchtet	gruselig
Licht	sicher	Nicht laut	sicher	Groß	überfordert	Nichts sehen	unsicher
Kameras	Sicher			Gepäck	müde		
Wärme	Willkommen			Konflikt mit anderen Personen	Doof, verängstigt		
Alter	Selbst-bewusster			Gleisbereiche großer Bahnhöfe	Nicht schön		
offen	sicher			Kalt	unsicher		
Personen da	Sicher			Geruch	unsicher		
Tagsüber	Sicher			Kaputte anzeigen/Lampen	nervös		
Hilfe durch andere	sicher			Dunkle Ecken	unsicher		

Gewohnte Umgebung	sicher			Abends/frühs	Unbehagen/Schlimm		
Genügend Platz	sicher			Viele Obdachlose	Schlimm, schlechtes Gefühl		
Sicht auf Anzeige	gut			Regen	schlimm		
Umstände gut (im Vergleich)	wohl			Taschendiebstahl	unwohl		
Vertraut sein	Positiv			unübersichtlich	unwohl		
Mit Freunden/ Bekannten	Nicht unsicher			Kleiner/jünger sein	unsicher		
				Gerangel/ geschubst werden	unsicher		
				Jugendliche	unsicher		
				Alkoholkonsum	unsicher		
				Laut	Beunruhigt		
				Nah an der Bahnsteigkante	Komisches Gefühl		