

Subjektive Sicherheit an Bahnhöfen

Subjektive Sicherheit ist einer der Hauptfaktoren bei der Entscheidung Reisender für oder gegen ein Verkehrsmittel und betrifft somit auch den öffentlichen Personenverkehr. In diesem Artikel wird ein Überblick über in der Literatur vorgefundene Erkenntnisse zu den Einflussfaktoren auf die Sicherheitswahrnehmung durch Personen, die öffentliche Verkehrsmittel, insbesondere die Bahn, nutzen, vorgestellt.



1. Einleitung

Sicherheit gehört zu den grundlegenden Bedürfnissen von Reisenden, insbesondere im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV). Dabei spielt subjektive Sicherheit, das heißt die persönliche Sicherheitswahrnehmung, eine elementare Rolle dafür, wie Personen die Möglichkeiten einschätzen, sich mittels öffentlicher Verkehrsmittel durch ihren Alltag bewegen zu können [1]. Diese Einschätzung kann sich auf Mobilitätsentscheidungen und -verhalten auswirken und damit die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. So zeigt die „SKiD“-Studie des Bundeskriminalamts aus 2020, dass knapp 37 Prozent als Schutz- und Vermeidungsmaßnahme „häufig“ oder „sehr oft“ nachts den ÖPNV vermeiden (vgl. [2], S. 151). Daher sind für eine Forcierung der ÖPV-Nutzung die Einflussfaktoren auf die Sicherheitswahrnehmung von großem Interesse. Es existieren viele Studien, die solche Einflussfaktoren in verschiedenen ÖPV-Situationen untersucht haben. Die folgenden Ausführungen geben nach einer Begriffsklärung einen Überblick über die aktuelle Studienlage und zeigen auf, welche Einflussfaktoren sich als relevant für das subjektive Sicherheitsempfinden herauskristallisiert haben.

2. Subjektive Sicherheit – Definition und Besonderheiten im ÖPV

Bei der subjektiven Sicherheit handelt es sich um „den gefühlten Grad der Sicherheit bzw. Unsicherheit hinsichtlich der Beeinträchtigung der eigenen Rechtsgüter“ ([3], S. 138). Subjektive Sicherheit geht über den kriminologischen Begriff der Kriminalitätsfurcht hinaus, da sie auch Risiken und Be-

drohungen miteinschließt, die nicht durch Kriminalität verursacht sein müssen ([4], S. 323). So kann sich subjektive Sicherheit im ÖPV einerseits auf den Security-Bereich mit Aspekten wie Diebstahl, Belästigung und Terrorismus beziehen, sowie andererseits auf den Safety-Bereich, der beispielsweise die Sorge vor Stürzen, Kollisionen und unfallbedingte Verletzungen einschließt [5].

Die subjektive Sicherheit basiert auf Situationsdefinitionen durch die Person, nach individuellen Einschätzungen und Vorstellungen (vgl. [6], S. 60). Davon abzugrenzen ist die objektive Sicherheit, die auf systematisch gemessenen und bewerteten Risiken gründet, beispielsweise Kriminal- und Unfallstatistiken (ebd.). Dabei wurde in verschiedenen Studien gezeigt, dass objektive und subjektive Sicherheit in der Regel nicht übereinstimmen, letztere jedoch das Handeln am meisten beeinflusst (z.B. [7], S. 10).

Die subjektive Sicherheit im ÖPV ist dynamisch und situativ, da sie in den verschiedenen Phasen der Reise und zeitabhängig variiert ([8], S. 131). Sie ist „multifaktoriell begründet“ ([7], S. 17) und nicht auf Basis isolierter Einflussfaktoren.

3. Einflussfaktoren auf die subjektive Sicherheit an Bahnhöfen

In der nationalen und internationalen Forschungsliteratur finden sich Vielzahlige Einflussfaktoren auf die subjektive Sicherheit an Bahnhöfen. Dabei lässt sich zwischen personenbezogenen Faktoren, wie sozioökonomische Aspekte oder Nutzungshäufigkeit des ÖPV, und externen Faktoren, wie räumliche Bedingungen oder Anwesenheit von Personen, unterscheiden.



Christina Jordanski, M.A.

Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Fachbereich Wirtschaft und
Recht
Frankfurt University of Applied
Sciences
christina.jordanski@fra-uas.de



Melanie Bertl, M.A.

Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Fachbereich Wirtschaft und
Recht
Frankfurt University of Applied
Sciences
melanie.bertl@fra-uas.de



Prof. Dr. Susanne Koch

Fachbereich Wirtschaft und
Recht
Frankfurt University of Applied
Sciences
sukoch@fra-uas.de

[Es] wurde in verschiedenen Studien gezeigt, dass objektive und subjektive Sicherheit in der Regel nicht übereinstimmen, letztere jedoch das Handeln am meisten beeinflusst.



3.1. Personenbezogene Merkmale

Es zeigen sich vielfältige Effekte durch personenbezogene Faktoren, die vor allem die Aspekte Geschlecht, Alter, persönliche Erfahrungen, Nutzungshäufigkeit, Bildung, Einkommen und psychologische Faktoren betreffen.

Der Effekt von Geschlecht auf das Sicherheitsempfinden im ÖPV, der insbesondere in internationalen Studien aufgezeigt wird, ist hervorzuheben (u.a. [9], [10], [11]). So ist vielfach belegt, dass sich Frauen im ÖPV weniger sicher als Männer fühlen. Besonders deutlich zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede bei Nacht ([7], [11]). Eine repräsentative Studie des Bundeskriminalamts („SKiD“) ergab: Nur etwa 33 % der Frauen in Deutschland fühlen sich nachts im ÖPNV sicher, während es bei den Männern knapp 60 Prozent sind (vgl. [2], S. 137). Dabei hat das Sicherheitsempfinden in Bezug auf potenzielle Belästigung und Angriffe Einfluss auf die Entscheidung von Frauen für oder gegen ein Verkehrsmittel, eine bestimmte Route und die Tageszeit der Fahrt (u.a. [12], [13]). So ist ein Ergebnis der „SKiD“-Studie von 2020: Mehr als die Hälfte der Frauen in Deutschland (51,7 %) meidet als Schutz- und Vermeidungsmaßnahme „häufig“ oder „sehr oft“ nachts den ÖPNV, während es bei den Männern nur knapp ein Viertel sind (23,3 %) (vgl. [2], S. 153). Die Effekte für Frauen können darüber hinaus auch bei den weiteren Einflussfaktoren eine Rolle spielen.

Auch Personen, die sich zu LGBTQI+ zählen, weisen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit auf, sich unsicher zu fühlen ([10], S. 10), wobei in dieser Gruppe Vorurteils kriminalität, sexuelle Belästigung und Verfolgung am meisten gefürchtet werden [14].

Das Alter stellt einen weiteren möglichen Einflussfaktor dar, wobei die Studienlage jedoch uneindeutig ist (vgl. hierzu auch [15]). So finden einige Studien, dass sich ältere Menschen eher unsicher fühlen als die übrigen Altersstufen (u.a. [9]) und andere stellen eine höhere Unsicherheit für jüngere Menschen der Altersklasse 15-24 Jahre fest [16]. Es zeigen sich auch tageszeitabhängige Unterschiede bei den Altersklassen. Die Statistik des Bundeskriminalamts weist bei rund 83 % der ab 75-Jährigen ein positives Sicherheitsgefühl tagsüber im ÖPNV aus („eher sicher“ und „sehr sicher“). Dies ist jedoch im Vergleich zu den übrigen Altersgruppen niedriger. Bei Nacht ohne Begleitung im ÖPNV variiert das Sicherheitsempfinden nach Alter

stärker und es fühlen sich nur etwas über 35 % der 75- bis 84-Jährigen sicher, während es über alle Altersgruppen hinweg rund 46 % sind (ebd., S. 138). Auch die Gruppe der 16- bis 17-Jährigen fühlt sich im Vergleich zu anderen Altersgruppen nachts eher unsicher, wenn auch sicherer als die ab 75-Jährigen (ebd., S. 139).

Weiterhin können sich Viktimisierungserfahrungen, die selbst oder im Bekanntenkreis gemacht wurden, negativ auf das subjektive Sicherheitsempfinden im ÖPV auswirken [7]. Der Effekt einer derartigen persönlichen Erfahrung scheint dabei ähnlich stark auszufallen, wie der, einen Angriff nur beobachtet zu haben (vgl. [17], S. 15). Studien zum ÖPV zeigen zudem Effekte der Nutzungshäufigkeit: Je häufiger öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, desto sicherer fühlen sich Personen (vgl. [7], S. 40). [9]. Weitere personenbezogene Einflussfaktoren sind Einkommen, Bildung (vgl. [15]) sowie psychologische Faktoren, beispielsweise das Wohlbefinden in der Nähe von Fremden [17].

3.2. Zeitliche Faktoren

Verschiedene temporäre Rahmenbedingungen der Reise können sich ebenfalls auf das Sicherheitsgefühl auswirken. Wie sicher sich Fahrgäste fühlen, ist dabei in hohem Maße dadurch beeinflusst, ob die Reise nachts oder tagsüber stattfindet [7]. Nach der repräsentativen „SKiD“-Studie fühlen sich beispielsweise knapp 87 Prozent der deutschen Bevölkerung tagsüber sicher bei der Nutzung des ÖPNVs ohne Begleitung, während es nachts nur rund 46 Prozent sind (vgl. [2], S. 136). Darüber hinaus wurde herausgefunden, dass sich die Wartezeit im Rahmen eines Umstiegs auf das Sicherheitsgefühl auswirken kann [18]. Je länger diese andauert, desto geringer wird das Sicherheitsempfinden. Auch bei diesem Faktor gibt es geschlechtsspezifische Unterschiede, so zeigt eine weitere Untersuchung, dass weibliche Fahrgäste diesbezüglich sensibler gegenüber Wartezeiten sind als männliche Fahrgäste [19].

3.3. Anwesenheit weiterer Personen und (Sicherheits-)Personal

Das subjektive Sicherheitsgefühl der Reisenden ist zudem von der Anwesenheit weiterer Menschen in der direkten Umgebung beeinflusst, wobei insbesondere anwesendem Personal eine besondere Bedeutung zukommt.

Ein bedeutsamer Einflussfaktor ist die Anwesenheit weiterer Menschen in der direkten Umgebung. Es wurde vielfach gezeigt, dass der Einsatz von, insbesondere handlungsfähigem, Personal einen starken, positiven Einfluss auf das Sicherheitsempfinden hat und zu den Maßnahmen gehört, die von Fahrgästen mit am stärksten positiv für das Sicherheitsgefühl bewertet werden (u.a. [7], [16], [20]).

Eine aktuelle Studie, die subjektive Sicherheit unter Einbezug von fast fünfzig Bahnhöfen und Bahnhaltestellen in Schweden untersucht, zeigt für den Mangel an Personal einen der stärksten Effekte auf. So war bei mangelndem anwesendem Personal die Wahrscheinlichkeit, dass sich die Person unsicher fühlt, 2,5-mal so hoch wie bei stärkerer Personalanwesenheit. ([10], S. 10). In besonderem Maße wirken sich staatliche Sicherheitskräfte positiv auf das Sicherheitsempfinden aus, insbesondere wenn auch Personen erreicht werden sollen, die sich bereits sicher fühlen ([21], S. 137). Die Wirkung fällt dabei für Frauen höher aus als für Männer sowie geschlechtsunabhängig für Reisende, welche die Lage im Allgemeinen als unsicher einschätzen (ebd., S. 141). Ebenso kann sich das zugeschriebene Image des Sicherheitspersonals auf die Stärke des Effekts auswirken [21]. Ambivalente Effekte zeigen sich bei verstärkter Polizeipräsenz. Diese kann bei Eindruck schneller Hilfe bei Gefahr die subjektive Sicherheit erhöhen [7], allerdings auch suggerieren, dass die Gefahr erhöht ist und auf diese Weise zu ambivalenten Effekten auf das Sicherheitsempfinden führen [22].

Unabhängig von eingesetztem Personal kann auch die Anwesenheit weiterer Personen in der direkten Umgebung einen positiven Effekt haben. Personenleere, verlassen erscheinende Haltestellen wirken sich hingegen in besonderem Maße negativ auf das Sicherheitsempfinden aus (vgl. [8], [23]). Insbesondere weibliche Fahrgäste fühlen sich sicherer, wenn weitere Personen anwesend sind ([24], [23]).

Nur etwa 33 Prozent der Frauen in Deutschland fühlt sich nachts im ÖPNV sicher, während es bei den Männern knapp 60 Prozent sind.

Eine Ausnahme des positiven Einflusses anderer Personen am Bahnhof bildet die Anwesenheit bestimmter, risikoassoziierter Personengruppen, wie insbesondere stark alkoholisierte oder unter Drogeneinfluss stehende Menschen, die das Sicherheitsempfinden stark beeinträchtigen können (u.a. [25], [8], [26]). Nach einer Befragung im Auftrag der DB InfraGO AG, die an den Großbahnhöfen Hamburg Hauptbahnhof, Frankfurt Hauptbahnhof und Berlin Ost-Bahnhof durchgeführt wurde, wurde das Sicherheitsempfinden am stärksten von starkem Alkoholkonsum sowie von Streitereien negativ beeinflusst [26].

Darüber hinaus ist die Personendichte relevant. Im Rahmen einer 2016 durchgeführten Studie an der U-Bahnstation am Hauptbahnhof Köln zeigte sich, dass mit ansteigender Personendichte die Sicherheitswahrnehmung abnimmt [25]. In einer Analyse situativ erhobener Begründungen Reisender für ihr akut geringes Sicherheitsgefühl wurde Überfüllung als häufigster Grund genannt ([7], S. 27).

3.4. Räumliche Bedingungen

Neben menschlichen Faktoren wirken sich auch die räumlichen Bedingungen des Bahnhofs auf das Sicherheitsempfinden aus: Die Bauweise und Gestaltung von

Bahnhöfen und Haltestellen sowie deren Zustand.

Räumliche Gegebenheiten sollten einerseits die Möglichkeit schaffen, die Umgebung beobachten zu können, und andererseits von anderen gesehen werden zu können (siehe auch [27]). Positiv auf das Sicherheitsgefühl wirken ein offenes Design, ein weites Sichtfeld bzw. Sichtlinien sowie das Vermeiden von verdeckten Plätzen und abgeschlossenen Räumen und Ecken (vgl. [8]). Längere, isolierte Wege, wie Tunnel, stellen einen negativen Einflussfaktor dar ([10], [22]). Bezüglich der baulichen Gestaltung wirken eine gute räumliche Übersicht und Fluchtwege positiv, insbesondere bei Nacht ([7], S. 40).

Die Ausleuchtung ist ein weiterer Faktor, der die subjektive Sicherheit erhöhen kann (u.a. [7], [22]). Dunkelheit wird hingegen mit Unsicherheiten assoziiert. So trägt eine gute Ausleuchtung auch zu einer guten räumlichen Übersicht bei. Das Ausleuchten der Haltestelle wird von Fahrgästen als wirkungsvolle Maßnahme für das Sicherheitsgefühl bewertet. In einer in Deutschland durchgeführten Studie erhält die Maßnahme mit 80 Prozent die meiste Zustimmung von den Befragten, die subjektive Sicherheit erhöhen zu können [7].

Das Sicherheitsempfinden kann zudem durch den Zustand des Bahnhofs sowie des

Bahnhofsumfelds beeinflusst werden. Aspekte wie Beschädigungen und nicht entsorgter Müll beeinträchtigen das Sicherheitsgefühl [10]. Eine mögliche Erklärung für diesen Effekt ist, dass dies die Fahrgäste auf den Verlust sozialer Kontrolle hinweisen kann (u.a. [28]). Ein schlechter Zustand des Bahnhofs kann folglich auf grundlegende Probleme hinweisen, die einen direkten Effekt auf die subjektive Sicherheit haben (vgl. [8], S. 119).

Weiterhin geht von Retail- und Serviceangeboten ein positiver Effekt auf das Sicherheitsempfinden aus [10], in besonderem Maß für weibliche Fahrgäste [5]. Cafés und Geschäfte tragen zur natürlichen Überwachung bei, die sich positiv auf die Sicherheitswahrnehmung auswirkt (vgl. [8]). Es handelt sich zudem um Orte des Bahnhofs, die in der Regel als relativ sicher eingeschätzt werden ([26], S. 52).

Für Kameras zur Videoüberwachung wurde in einigen Studien ebenfalls ein positiver Effekt gefunden. So ist beispielsweise den Ergebnissen von [10] nach, eine hohe Anzahl an Kameras mit einem höheren Sicherheitsempfinden verbunden. In einer weiteren Untersuchung wurde allerdings nur für männliche Fahrgäste ein positiver Effekt auf das Sicherheitsempfinden gefunden [24]. Eine mögliche Erklärung ist, dass weibliche Fahrgäste mit Videoüberwa-



Zulassung der Deutschen Bahn AG

HPQ - innerer Druckbereich:



PP-MEGA-Rohr und -Drän 16

DN 150 - 1000 mm



SN16



↓ nähere
Informationen

PP-MEGA-Schacht

handgefertigt
DN 600, 800 u. 1000 mm



individuell
angefertigt

Die Schächte werden in allen
möglichen Ausführungen gefertigt.

Spritzguss
DN 400, 600 u. 800 mm

NEU



DN 800
ab Frühjahr
2026

Gerinne:
1/1 180°

+43 7277 | 2598

www.bauernfeind.at

office@bauernfeind.at

Die subjektive Sicherheit im ÖPV ist dynamisch und situativ, da sie in den verschiedenen Phasen der Reise und zeitabhängig variiert.



chung keine Möglichkeit auf unverzügliche Hilfe in einer Gefahrensituation verbinden, welche sie im Vergleich zu männlichen Fahrgästen für elementarer erachten (vgl. [15], S. 108).

Zuletzt können auch bauliche Aspekte, wie tiefe Stufen und Lücken zwischen Bahnsteig und Bahn oder abgeschrägte Sitzgelegenheiten, Einflussfaktoren auf das Sicherheitsempfinden im Safety-Bereich für insbesondere ältere Menschen darstellen ([22], [16]).

4. Fazit und Ausblick

Die Ausführungen zeigen, dass es vielfältige Faktoren gibt, die Einfluss auf die subjektive Sicherheit Reisender ausüben. Diese reichen von personenbezogenen bis hin zu räumlichen Faktoren und bieten Ansatzpunkte für ein breites Spektrum an Möglichkeiten bewusst das Sicherheitsempfinden der Menschen zu erhöhen und auf diese Weise die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu erhöhen. Dabei ist zu beachten, dass im Hinblick auf verschiedene Bahnhofsmarkmale und -kontexte, einzelne Einflussfaktoren und Maßnahmen von unterschiedlicher Relevanz sein können. Es erscheint sinnvoll bei Betrachtung der Einflussfaktoren zur Ableitung von Maßnahmen zur kundenorientierten Verbesserung der Situation an Bahnhöfen und im Bahnhofsumfeld, die mit diesen zu erreichenden Nutzergruppen zu beachten. ●

DOI 10.61067/260332

Die Forschungsinhalte dieses Beitrags wurden im Zuge der Bekanntmachung „Anwender – Innovativ: Forschung für die zivile Sicherheit II“ des BMFTR gemeinsam mit den Projektpartnern DB InfraGO AG (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) und dem Verkehrswissenschaftlichen Institut der RWTH Aachen erarbeitet.

Literatur

- [1] M. Friman, K. Lättman und L. Olsson, „Public Transport Quality, Safety, and Perceived Accessibility,” *Sustainability*, Bd. 12, Nr. 9, pp. 35-63, 2020.
- [2] C. Birkel, D. Church, A. Erdmann, A. Hager und N. Leitgöb-Guzy, „Sicherheit und Kriminalität in Deutschland – SKiD 2020,” Bundeskriminalamt, 2020, Wiesbaden.
- [3] S. Kemme, A. Taefi und H. Thurnes, „Subjektives Sicherheitsgefühl in Zeiten der COVID-19 Krise: Zum Einfluss sozialer Kohäsion, eigener Risikogruppenzugehörigkeit und Wahrnehmung von „Incivilities,” *Kriminologie – Das Online-Journal*, Bd. 3, Nr. 2, pp. 137-157, 2021.
- [4] C. S. Schewe, „Subjektives Sicherheitsgefühl,” in H.-J. Lange (Hrsg.), *Wörterbuch zur Inneren Sicherheit*, Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2006, pp. 322-325.
- [5] P. Coppola, L. dell’Olio und F. Silvestri, „Random-Parameters Behavioral Models to Investigate Determinants of Perceived Safety in Railway Stations,” *Journal of Advanced Transportation*, Bd. 2021, pp. 1-11, 2021.
- [6] B. Frevel, *Innere Sicherheit. Elemente der Politik*, Wiesbaden: Springer VS, 2018.
- [7] L. Gerhold, K. Dorner, E. Brandes und J. Hartmann, „Subjektives Sicherheitsempfinden und subjektive Sicherheitswahrnehmung,” in Gerhold, L. (Hrsg.), *Sicherheitsempfinden, Sicherheitskommunikation und Sicherheitsmaßnahmen. Ergebnisse aus dem Forschungsverbund WiSima*, Berlin, 2020, pp. 9-58.
- [8] V. Ceccato, N. Gaudalet und G. Graf, „Crime and safety in transit environments: A systematic review of the English and the French literature,” *Public Transport*, Bd. 14, pp. 105-153, 2022.
- [9] L. Ait Bihl Ouali, D. Graham, A. Barron und M. Trompet, „Gender Differences in the Perception of Safety in Public Transport,” *Journal of the Royal Statistical Society: Series A (Statistics in Society)*, Bd. 183, Nr. 3, p. 737-769, 2020.
- [10] V. Ceccato, C. Sundling und G. Giori, „What makes a railway station safe and for whom? The impact of transit environments on passengers’ victimisation and safety perceptions,” *European Transport Research Review*, Bd. 16, 2024.
- [11] S. Chowdhury und B. van Wee, „Examining Women’s Perception of Safety During Waiting Times at Public Transport Terminals,” *Transport Policy*, Bd. 94, pp. 102-108, 2020.
- [12] A. Loukaitou-Sideris, „Fear and safety in transit environments from the women’s perspective,” *Security Journal*, Bd. 27, Nr. 2, p. 242-256, 2014.
- [13] N. Gardner, J. Cui und E. Coiacetto, „Harassment on public transport and its impacts on women’s travel behaviour,” *Australian Planner*, Bd. 54, Nr. 1, pp. 8-15, 2017.
- [14] V. Ceccato, G. Giori und C. Sundling, „LGBTQI+ safety perceptions in transit environments,” *Journal of Urban Mobility*, Bd. 6, pp. 1-11.
- [15] C. Sundling und V. Ceccato, „The impact of rail-based stations on passengers’ safety perceptions. A systematic review of international evidence,” *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Bd. 86, pp. 99-120, 2022.
- [16] D. M. Kennedy, „Personal security in public transport travel in New Zealand: problems, issues & solutions,” *Land Transport New Zealand research report*, Bd. 344, pp. 1-112, 2008.
- [17] G. Currie, A. Delbosc und S. Mahmoud, „Factors Influencing Young Peoples’ Perceptions of Personal Safety on Public Transport,” *Journal of Public Transportation*, Bd. 16, Nr. 1, pp. 1-19, 2013.
- [18] D. Lois, A. Monzon und S. Hernandez, „Analysis of satisfaction factors at urban transport interchanges: Measuring travellers’ attitudes to information, security and waiting,” *Transport policy*, Bd. 67, p. 49-56, 2018.
- [19] S. Chowdhury, „Role of Gender in the Ridership of Public Transport Routes Involving Transfers,” *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, Bd. 2673, Nr. 4, pp. 855-863, 2019.
- [20] N. Yavuz und E. W. Welch, „Addressing fear of crime in public space: Gender differences in reaction to safety measures in train transit,” *Urban Studies*, Bd. 47, Nr. 12, p. 2491-2515, 2010.
- [21] L. Hempel, J. Meier, H. Rau, C. Steltner und D. Vedder, „Subjektive Sicherheit im Öffentlichen Personenverkehr. Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen. Gemeinsamer Abschlussbericht 2011,” 2011.
- [22] V. Stjernborg, „Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension — A Case Study of Stockholm,” *Sustainability*, Bd. 11, Nr. 18, pp. 1-16, 2019.
- [23] C. Vanier und H. d’Arbois de Jubainville, „Feeling unsafe in public transportation: A profile analysis of female users in the Parisian region,” *Crime Prevention and Community Safety*, Bd. 19, Nr. 3, p. 251-263, 2017.
- [24] P. Coppola und F. Silvestri, „Assessing travelers’ safety and security perception in railway stations. Case Studies on Transport Policy,” *Case Studies on Transport Policy*, Bd. 8, p. 1127-1136, 2020.
- [25] N. Schlüter, J.-P. Nicklas und P. Winzer, „Unsicherheiten am Bahnhof – Sicherheitsempfindungen im öffentlichen Personennahverkehr,” in *Innere Sicherheit nach 9/11*, Wiesbaden, Springer Fachmedien, 2016, pp. 149-164.
- [26] M. Hirsch, M. Konradi und S. Vollmer, „Sichere Bahnhöfe für alle. Eine Studie im Auftrag der DB,” *Camino*, Berlin, 2023.
- [27] A. Uittenbogaard, „An assessment of guardianship opportunities as provided by the environments of transit stations,” in *Newton, VCA: Safety and security in transit environments: an interdisciplinary approach*, Basingstoke, Palgrave, 2015, pp. 56-75.
- [28] C. J. Vilalta, „Fear of crime in public transport: Research in Mexico City,” *Crime Prevention and Community Safety*, Bd. 13, Nr. 3, p. 171-186, 2011.
- [29] S. Kemme, J. Bendler und J. Struck, „Subjektive Sicherheit – Ein Überblick über Konzeptualisierungen, Forschungsstand und Impulse für die Prävention.” In *Deutscher Präventionstag (Hrsg.), Sicherheit im Wandel. Experten zum 29. Deutschen Präventionstag (S. 50-93)*, 2024.

Summary

Perceived safety at railway stations

Perceived safety plays a fundamental role in whether people use public transport. Perceived safety is influenced by a variety of factors, with both personal and external factors playing a role. Based on current studies, we provide an overview and classification of relevant factors influencing safety and security perceptions at railway stations.