
Frauen*abteile in Deutschland - Symbol oder Sinnvoll?

Ines Kawgan-Kagan

Siehe Autor*innenangaben

Abstract

Der Beitrag untersucht die Diskussion um Frauen*abteile im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland vor dem Hintergrund internationaler Erfahrungen und aktueller Sicherheitsdiskurse. Auf Grundlage von wissenschaftlicher Literatur, internationaler empirischer Studien und Expert*innengesprächen wird analysiert, inwiefern Frauen*abteile zur Verbesserung subjektiver und objektiver Sicherheit beitragen und welche unbeabsichtigten Nebenwirkungen sie hervorrufen können. Der Artikel diskutiert aus praktischer und betrieblicher Perspektive Chancen und Grenzen dieser Maßnahme sowie ihre gesellschaftlich-symbolischen Implikationen und deren Bedeutung im Kontext eines gerechten und sicheren ÖPNV für alle.

Schlagwörter / Keywords:

ÖPNV, Sicherheit, Gendersensible Mobilität, Frauenabteile, Frauenwagons

1 Einleitung und Zielsetzung

Die Diskussion um Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist im letzten Jahr zunehmend durch geschlechterbezogene Perspektiven geprägt worden. Politische Initiativen, mediale Debatten und zivilgesellschaftliche Petitionen, die die Einführung von Frauen- oder FLINTA*¹-Abteilen fordern, verdeutlichen den gesellschaftlichen Wunsch nach einer stärkeren Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Sicherheitsbedarfe, insbesondere im städtischen Raum („Sichere FLINTA*-Wagons jetzt, @BVG! #WennIhrUnsLiebt“, „Frauenwagons in U- und S-Bahnen“). Diese Forderungen sind Ausdruck einer realen Problemlage, die auf die anhaltende Präsenz sexualisierter Belästigung und struktureller Unsicherheiten in öffentlichen Räumen verweist. zugleich berühren sie Fragen von Gerechtigkeit und gesellschaftlicher Teilhabe und rücken Mobilität und

Sicherheit als zentrale Dimensionen sozialer Ungleichheit in den Fokus der Debatte.

Vor diesem Hintergrund bietet der Ansatz der Mobility Justice (Cook & Butz, 2019; Sheller, 2018) einen theoretischen Rahmen, um Sicherheitsfragen im ÖPNV aus einer Perspektive sozialer Gerechtigkeit zu betrachten. Mobility Justice versteht Mobilität als soziales Gut, das in gesellschaftliche Machtverhältnisse eingebettet ist, und bezieht sich auf den gerechten Zugang zu Bewegung, Infrastruktur und Sicherheit. Es geht dabei nicht nur um physische Fortbewegung, sondern auch um die Möglichkeit, sich angstfrei und gleichberechtigt im öffentlichen Raum zu bewegen. Gerechtigkeit in der Mobilität bedeutet somit, ungleiche Voraussetzungen und Ausschlüsse sichtbar zu machen und die Frage zu stellen, wessen Mobilität ermöglicht, eingeschränkt oder gefährdet wird.

¹ Die Abkürzung FLINTA* steht für Frauen, Lesben, inter-, nicht-binäre, trans- und agender Personen. Sie wird verwendet, um

marginalisierte Geschlechtsidentitäten zu benennen, die in patriarchalen Gesellschaften strukturell benachteiligt werden

Während Frauen*abteile in anderen Ländern, etwa in Mexiko-Stadt, Tokio oder Jakarta, seit Jahren implementiert und teils empirisch evaluiert wurden, existieren in Deutschland bislang keine entsprechenden Maßnahmen. Die Diskussion ist daher weitgehend hypothetisch und bewegt sich im Spannungsfeld zwischen einem subjektiven Sicherheitsempfinden und einer vermeintlich objektiven Sicherheitslage.

Der vorliegende Beitrag untersucht, inwieweit Frauen*abteile als geschlechterbezogene Sicherheitsmaßnahme im ÖPNV notwendig, sinnvoll und wirksam sein könnten. Grundlage sind eine systematische Auswertung internationaler Erfahrungen, kriminalstatistische Daten zur Einordnung der Debatte sowie die Diskussion praktischer Umsetzungsmöglichkeiten und relevanter politischer und gesellschaftlicher Diskurse. Unter Rückgriff auf den Ansatz der Mobility Justice wird der Zusammenhang von Sicherheit, Geschlecht und Gerechtigkeit herausgearbeitet und das Konzept der Frauen*abteile im Kontext von Geschlechtergerechtigkeit, Raumaneignung und demokratischer Teilhabe verortet, um seine potenziellen Wirkungen auf subjektive und objektive Sicherheit differenziert zu diskutieren.

2 Die Bedeutung von subjektiver und objektiver Sicherheit unter Genderaspekten

Im Beitrag wird Sicherheit im öffentlichen Verkehr, angelehnt an Masoumi und Fastenmeier (2016), als Zusammenspiel von objektiver Sicherheit vor Übergriffen und subjektiver Sicherheitswahrnehmung gefasst. Objektive Sicherheit bezieht sich auf Indikatoren wie Kriminalstatistiken oder polizeilich erfasste Vorfälle, subjektive Sicherheit auf das individuelle Empfinden von Schutz, Kontrolle und Vertrauen im öffentlichen Raum. Beide Ebenen können deutlich auseinanderfallen, weshalb insbesondere aus geschlechtergerechter Perspektive beide systematisch berücksichtigt werden müssen, um strukturelle Risiken ebenso wie Wahrnehmungs- und Bewertungsprozesse zu erfassen (Hummelsheim-Doss, 2017; Sørensen & Mosslemi, 2009).

Frauen berichten im öffentlichen Raum und insbesondere im öffentlichen Verkehr häufiger Unsicherheitsgefühle, die sich auf das mögliche Verhalten von Männern beziehen, insbesondere auf Situationen sexueller Belästigung und unerwünschter körperlicher Nähe (Gardner & Coiacetto, 2017;

Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2020) Diese Angst ist nicht unbegründet, denn laut dem Bundeskriminalamt (2024) ist die weit überwiegende Anzahl der Tatverdächtigen bei Sexualstraftaten männlich mit einem Anteil von jeweils 99% bei sexueller Belästigung sowie bei Vergewaltigung, sexueller Nötigung und sexuellen Übergriffen. Gleichzeitig zeigen kriminalstatistische Daten, dass Männer mit 70% insgesamt häufiger als Opfer von Straftaten registriert werden, mit Ausnahme eben sexualisierter Gewalt und Partnerschaftsdelikte (Bundeskriminalamt, 2024). Dennoch erleben Frauen ein deutlich höheres subjektives Unsicherheitsgefühl und eine stärkere Angst vor Übergriffen, was auf reale strukturelle Machtverhältnisse und geschlechtsspezifische Gewalterfahrungen verweist, die das Vertrauen in Sicherheit im öffentlichen Raum nachhaltig prägen.

Diese subjektive Sicherheit bezeichnet die individuell wahrgenommene Sicherheit im öffentlichen Raum und Verkehr und umfasst eine kognitive, eine affektive sowie eine konative Dimension (Hummelsheim-Doss, 2017). Mit kognitiver Dimension ist die individuelle gedankliche Einschätzung von Gefährdung gemeint, wie wahrscheinlich ein Unfall oder eine Verletzung in der konkreten Situation ist, also ein begründetes Risiko-Urteil. Die affektive Komponente beschreibt die dazugehörige Gefühlsebene wie Empfinden von Unbehagen oder Sorge und Angst in einer konkreten Situation. Die konative Dimension meint die Handlungsebene und beschreibt, welche Verhaltensabsichten und tatsächlichen Verhaltensweisen aus dem subjektiven Sicherheitsurteil folgen. Forschung zur Risikowahrnehmung zeigt, dass kognitive Risikoeinschätzungen und das damit verbundene Unwohlsein nicht deckungsgleich sind und sich trotz vergleichbarer Einschätzungen deutlich unterscheiden können, was sich auch im Verhalten niederschlägt (Sjöberg, 1998). Diese Differenzierung zwischen kognitiver und affektiver Dimension hilft zu verstehen, warum subjektives Sicherheitsgefühl von objektiven Risiken deutlich abweichen kann.

Doch auch wenn subjektive Sicherheit höchst individuell ist, gibt es Gemeinsamkeiten bei bestimmten Personengruppen, die häufig nicht nur auf persönlicher Erfahrung beruhen, sondern der Sozialisation dieser Gruppen zuzuschreiben sind (Rader & Haynes, 2011). So sind besonders Frauen häufig von klein auf sozialisiert, auf sich aufpassen (lassen) zu

müssen, auch wenn eben noch keine tatsächliche Erfahrung gesammelt wurde (Rader & Haynes, 2011; Goodey, 1994).

Frauen bzw. Mädchen werden schon früh darin bestärkt, vorsichtig zu sein und Risiken zu vermeiden, wodurch Sicherheitsstrategien Teil der alltäglichen Mobilität werden (Useche et al., 2024). Diese kontinuierliche „Sicherheitsarbeit“ meint die situative Anpassung von Verhalten und Selbstpräsentation, um potenzielle Risiken zu vermeiden (Ison et al., 2025). So passen sie häufiger Wege, Zeiten und Verkehrsmittel an, vermeiden bestimmte Haltestellen oder nutzen den ÖPNV nur in Begleitung. Diese Formen präventiver Selbstregulierung führen zu einer Einschränkung der räumlichen und zeitlichen Teilhabe und damit zu einer indirekten Benachteiligung. Auch wenn die zugrunde liegenden Gefahren statistisch selten sind, ist die Wirkung dieser Angst real und prägt Mobilität als soziale Praxis nachhaltig (Useche et al., 2024). Dieses Spannungsverhältnis zwischen tatsächlicher Bedrohungslage und sozial vermitteltem Unsicherheitsgefühl wird in der „Fear of Crime“-Forschung beschrieben, die untersucht, wie Risiko- und Gefahrenwahrnehmungen gesellschaftlich konstruiert und geschlechtsspezifisch verstärkt werden (Rader & Haynes, 2011, Halat et al., 2015; Li et al., 2019).

Das subjektive Sicherheitsgefühl wird ebenso geprägt durch gesellschaftliche Stimmungen, Vertrauen in Institutionen und mediale Ereignisrahmungen (Hummelsheim-Doss, 2017) und ist damit ein sozial und kulturell geprägtes Konstrukt und unterliegt somit Veränderungen. So zeigt eine Studie von Ait Bihi Ouali & Graham aus 2021, dass die MeToo-Debatte als exogener Informationsschock das subjektive Sicherheitsempfinden veränderte: In europäischen Metros stieg die Wahrscheinlichkeit, dass Frauen Unzufriedenheit mit der Sicherheit in Stationen und Zügen äußern, um etwa 2,5%, wobei die Effektstärke mit der Intensität der Medienberichterstattung zunahm und nicht durch lokale Gewaltkriminalität erklärbar ist (Ait Bihi Ouali & Graham, 2021). Berichterstattungen über Übergriffe, sicherheitspolitische Maßnahmen oder sichtbare Interventionen wie Videoüberwachung erhöhen zwar die Aufmerksamkeit für das Thema, können aber auch das Gefühl ständiger Bedrohung vertiefen. Gleichzeitig werden alltägliche Formen verbaler oder körperlicher Belästigung vielfach bagatellisiert oder gar

nicht gemeldet, was ihre gesellschaftliche Relevanz unsichtbar macht (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2020).

Verkehrssicherheit und die geschlechtsspezifischen Ausprägungen sind also Ausdruck sozialer Strukturen und ungleicher Machtverhältnisse. Eine integrierte, geschlechtergerechte Verkehrspolitik und -planung muss diese Zusammenhänge berücksichtigen und Strategien entwickeln, die Wahrnehmungen ernst nehmen, ohne sie zu verstärken. Ziel ist ein Sicherheitsverständnis, das Vertrauen, Teilhabe und soziale Verantwortung fördert, anstatt individuelle Vorsicht zur alleinigen Handlungsgrundlage zu machen. Daher sind Frauen*abteile nicht nur in Bezug auf reine Vorfallszahlen, sondern auch auf die subjektive Sicherheit zu bewerten.

3 Internationale Erfahrungen mit Frauen*abteilen

Frauen*abteile oder -wagons sind in mehreren Metropolregionen außerhalb Europas eingeführt worden, mit dem primären Ziel, Belästigung und sexualisierte Übergriffe im System zu reduzieren und das Sicherheitsempfinden zu verbessern (Dunckel-Graglia, 2013). Es sind vereinzelte Studien zur Akzeptanz und Wirksamkeit im internationalen Raum verfügbar, wobei diese zeigen, dass Frauen*abteile oder -wagons zwar das subjektive Sicherheitsempfinden stärken können, aber nur begrenzt nachweisbare Effekte auf die Zahl tatsächlicher Vorfälle haben.

In Mexiko-Stadt reserviert das Programm „Viajemos Seguras“ im Metro-System vor 10:00 Uhr und ab 14:00 Uhr die vorderen drei Wagen ausschließlich für Frauen und Kinder; die Regel wird durch Beschilderung, Bodenmarkierungen und Polizeipräsenz an den Bahnsteigen durchgesetzt (Aguilar et al., 2021). In einer Untersuchung bewerteten 66% der befragten Frauen reine Frauenwagons als sicherer als gemischte, wobei viele handschriftliche Notizen auf den ausgefüllten Fragebögen darauf hinweisen, dass viele Männer diese Abteile betreten und einige das sogar täten, um die Anwesenden einzuschüchtern (Dunckel-Graglia, 2013). Rund die Hälfte (51%) der Frauen gaben an, die Abteile immer zu nutzen. Weiterhin berichteten 70% der Befragten, sich in gemischten Abteilen prinzipiell unsicher zu fühlen. Es wird also die Relevanz der subjektiven Dimension unterstrichen, ohne dass damit automatisch eine

eindeutige Kausalwirkung auf objektive Vorfälle belegt wäre (Dunckel-Graglia, 2013).

Eine weitere Untersuchung in Mexiko-Stadt 2021 zeigte, dass die Wahrscheinlichkeit von selbst berichteter sexualisierter Belästigung gegenüber Frauen um 2,9% gesenkt werden konnte, insbesondere bei unerwünschten Blicken (3,1%) sowie unangemessenem Berühren (0,7%) (Aguilar et al., 2021). Zugleich dokumentiert die Studie unbeabsichtigte Nebenfolgen, da nicht-sexualisierte Aggressionen wie Beschimpfungen oder Rempelen insbesondere unter Männern in gemischten Bereichen um 15% zunahmen, wobei die Autor*innen bekräftigen, dass dies die Reduktion sexualisierter Übergriffe keinesfalls aufhebt. Auch betonen sie, dass hier keine kausale Wirkung der Frauen*abteile nachweisbar war, da die Zahl der Anzeigen und Festnahmen schwankte (Aguilar et al., 2021).

In Japan wird die Maßnahme seit vielen Jahren praktiziert und Shah (2018) berichtet, dass nach der Einführung von Frauenabteilen in Tokio die Meldungen zu sexueller Belästigung um etwa 3% pro Jahr zurückgingen, wobei 47% der Befragten angaben, Frauenabteile manchmal zu nutzen, 13% meistens und 4% immer. Eine weitere Erhebung unter Studierenden in Tokio Kanagawa zeigt, dass Frauenabteile von vielen Befragten zwar als hilfreich, aber weniger hilfreich als Überwachungskameras und sichtbares Personal eingeschätzt werden (Shibata, 2020). Im Ergebnis verweist der Autor auf die besondere Rolle sichtbarer Prävention für subjektive Sicherheit und auf die begrenzte Reichweite segregierender Maßnahmen im Vergleich zu systemweiten Ansätzen.

Für Jakarta werden gemischte Befunde berichtet (Prabowo et al., 2020): Auf der Linie Bogor-Jakarta fühlten sich Frauen in Frauenabteilen sogar unsicherer als in gemischten Wagen, während auf der Linie Bekasi-Jakarta kein signifikanter Unterschied feststellbar war. Die gesteigerte Unsicherheit beruht hier auf einer Überfüllung der Frauenabteile und darauf resultierenden Aggressionen. Die Ergebnisse verdeutlichen, wie Kontextfaktoren wie Linieneigenschaften, Auslastung und Durchsetzungspraxis die Wahrnehmungen stark beeinflussen (Prabowo et al., 2020).

Die internationalen Erfahrungen legen nahe, klar zwischen objektiver Sicherheit im Sinne tatsächlicher

(registrierter) Vorfälle und subjektiver Sicherheit im Sinne des erlebten Schutzes, der Kontrolle und des Vertrauens zu unterscheiden. Diese konzeptionelle Differenzierung ist für die Interpretation der Befunde zentral, da Maßnahmen die subjektive Sicherheit erhöhen können, ohne die objektive Vorfälle konsistent zu verändern, und umgekehrt. Für den ÖPNV ist daher sowohl die Messung und Bewertung der Vorfälle als auch die systematische Erfassung der Wahrnehmungen erforderlich, wie es auch der Forschungsrahmen von Masoumi und Fastenmeier (2016) fordert.

4 Frauen*abteile im Kontext deutscher Debatten

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen forderte im November 2024 in Berlin explizit die Einrichtung von extrabreiten Wagen- oder Abteilmustern in U- und S-Bahnen, die ausschließlich für Frauen und weitere vulnerable Personengruppen vorgesehen sind, um auf die Zunahme sexualisierter Übergriffe im öffentlichen Nahverkehr zu reagieren, wie mehrere Medien berichten (u.a. ZEIT, rbb). In ihrem Vorschlag argumentieren sie, dass solche Angebote besonders in den Abendstunden sinnvoll seien, wenn das Sicherheitsgefühl besonders niedrig sei und Frauen sich rückversichern müssten. Gleichzeitig betonen sie, dass dieses Modell nach dem japanischen Beispiel („Women only cars“) funktionieren könne. Ein dann im Juni 2025 eingebrachter Antrag (Drucksache 19/2516, 18. Juni 2025) fordert die Einrichtung von Frauen*abteilen in Berliner U- und S-Bahnen, um sowohl die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden von Frauen und weiteren besonders gefährdeten Gruppen zu stärken. Konkret soll der Senat gemeinsam mit BVG, S-Bahn Berlin und VBB ein Konzept entwickeln, das speziell geschützte Bereiche für Frauen vorsieht. Diese Abteile sollen ausschließlich Frauen sowie inter-, nicht-binären, trans- und agender Personen zugänglich sein. Zugelassen werden außerdem Kinder im Grundschulalter, Rollstuhlfahrer*innen und Personen mit Gehbehinderung. Die Nutzung soll dabei freiwillig bleiben, das Angebot also zusätzlich zu regulären Abteilen bestehen.

Darüber hinaus wurden bereits im Frühjahr 2025 in Deutschland zwei größere Petitionen gestartet, die sich auf geschützte Abteile oder Wagen im öffentlichen Nahverkehr für Frauen beziehungsweise FLINTA*-Personen richten. Eine Petition mit dem Ti-

tel „Sichere FLINTA*-Wagons jetzt, @BVG! #Wen-nlhrUnsLiebt“ richtet sich an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und fordert klar gekennzeichnete Bereiche in U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und Bus, die ausschließlich von FLINTA*-Personen genutzt werden dürfen. In der Forderung werden unter anderem lilafarbene Sitze vorgeschlagen sowie Hinweise zum Thema sexueller Konsens als präventive Maßnahme gegen männlich dominierte Übergriffsformen. Die Petition betont persönliche Erfahrungsberichte von sexueller Belästigung im ÖPNV, verweist auf die akute Unsicherheit im Alltag und argumentiert, dass öffentliche Verkehrsmittel zwar stark genutzt werden, aber für FLINTA* oft keine sicheren Räume darstellen (Petition „Sichere FLINTA*-Wagons jetzt“, 2025). Eine weitere Petition „Frauenwagons in U- und S-Bahnen“ richtet sich an den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) mit dem konkreten Ziel, ein Pilotprojekt für Frauen-Wagen in Hamburgs U- und S-Bahnen umzusetzen. Die Initiatorin nennt Erfahrungen von Belästigung, Unsicherheit und Angst bei Fahrten im ÖPNV und spricht von der Notwendigkeit eines Schutzraums, solange nicht flächendeckend gleiche Sicherheit für alle gewährleistet sei.

Beide Petitionen sowie die Politiker*innen fordern die Einführung geschützter Bereiche im öffentlichen Nahverkehr, die ausschließlich Frauen bzw. FLINTA* sowie anderen vulnerablen Personen vorbehalten sind. Ziel ist es, Sicherheit zu schaffen und ein sichtbares Signal vor allem gegen sexualisierte Belästigung zu setzen. Frauen*abteile werden als temporäre Maßnahme verstanden, die Gleichberechtigung nicht behindern soll, sondern als Voraussetzung für gleiche Mobilitätschancen interpretiert werden sollte.

Die Reaktionen auf diese Forderungen waren und sind sehr kontrovers: Befürwortende Stimmen sehen in solchen separierten Abteilen einen pragmatischen Schritt zur Verbesserung subjektiver Sicherheit und damit zur Teilhabe im ÖPNV. Gegner*innen argumentieren, dass Frauen- oder FLINTA*-Abteile das Problem nicht fundamental angehen, sondern potenziell verschieben, segregieren oder die strukturellen Ursachen nicht adressieren, etwa das patriarchale Machtgefüge, ungleiche Geschlechterverhältnisse oder fehlende Präventions- und Meldekettens, wie die Kommentare unter den Petitionen wiedergeben.

5 Umsetzung in Deutschland: Potenziale, Risiken und gesellschaftliche Implikationen

Die Diskussion um die Einführung von Frauen*abteilen im deutschen ÖPNV erfordert eine differenzierte Analyse ihrer praktischen Umsetzbarkeit sowie ihrer potenziellen Wirkungen auf subjektive und objektive Sicherheit. Auf Grundlage von Expert*innengesprächen mit zehn Vertreter*innen eines großen Verkehrsunternehmens aus den Bereichen Strategie, Betriebsleitung, Diversity Management, Öffentlichkeitsarbeit und Presse, unternehmensinternen und externen Sicherheitsdienst sowie einem Verkehrsverbund wurden erwartbare Effekte, organisatorische und rechtliche Voraussetzungen und mögliche gesellschaftliche Nebenfolgen erörtert.

Ziel war es, die Maßnahme sowohl im Hinblick auf ihre tatsächliche Durchführbarkeit als auch auf ihre symbolische und soziale Reichweite zu bewerten. Dabei wurde deutlich, dass Frauen*abteile an der Schnittstelle zwischen Sicherheitspolitik, Gleichstellung und betrieblicher Machbarkeit verortet sind und somit nicht isoliert, sondern im Kontext bestehender Strukturen und gesellschaftlicher Machtverhältnisse betrachtet werden müssen.

Das zentrale Argument für die Einführung von Frauen*abteilen bezieht sich auf das Potenzial, das subjektive Sicherheitsempfinden zu stärken. Durch sichtbare Schutzräume könne das Gefühl von Kontrolle und Selbstbestimmung im öffentlichen Raum erhöht werden, insbesondere für Personen, die sich in alltäglichen Mobilitätssituationen unsicher fühlen. Diese Erwartung knüpft an Befunde der internationalen Studien an, dass segregierte Wagen kurzfristig zu einem gesteigerten subjektiven Sicherheitsgefühl beitragen können, auch wenn sich dies nicht zwingend in einer Reduktion objektiver Vorfälle niederschlägt (Dunckel-Graglia, 2013; Aguilar et al., 2021). Frauen*abteile setzen zudem ein institutionelles Signal, dass Sicherheit und Gleichberechtigung im ÖPNV als relevante politische und betriebliche Ziele anerkannt werden.

Gleichzeitig kann die Sichtbarkeit solcher Maßnahmen paradoxe Effekte erzeugen. Alleinreisende Frauen könnten sich in einem separierten Wagen stärker exponiert fühlen, da ihre Anwesenheit als Ausdruck von Schutzbedürftigkeit gelesen werden könnte. Dieses als „Fish-Bowl“-Effekt bezeichnete Phänomen beschreibt die soziale Sichtbarkeit von

Personen in einem besonders beobachteten Raum und kann dazu führen, dass sich Betroffene eher isoliert als geschützt fühlen (Vera-Gray & Kelly, 2020). Besonders in Verbindung mit der sogenannten „letzten Meile“, also dem Weg zwischen Haltestelle und Zielort, kann eine solche Exponierung das Gefühl von Verletzbarkeit zusätzlich verstärken, da Sicherheit hier weniger durch physische Separation als durch soziale Einbettung und Präsenz anderer entsteht. Wie Hummelsheim-Doss (2017) hervorhebt, beeinflussen sichtbare Sicherheitsmaßnahmen nicht nur das Vertrauen, sondern auch die Wahrnehmung von Gefahr. Wenn Schutzräume oder Überwachungsmaßnahmen ständig auf potenzielle Bedrohung hinweisen, können sie Unsicherheitsgefühle ungewollt verstärken und das Bild eines inhärent gefährlichen öffentlichen Raums reproduzieren. Frauen*abteile laufen somit Gefahr, Unsicherheit institutionell zu verankern, indem sie den Eindruck vermitteln, dass öffentliche Verkehrsmittel für Frauen* grundsätzlich riskante Orte sind. Statt Vertrauen zu fördern, könnte dadurch ein Klima ständiger Vorsicht entstehen, das langfristig das Sicherheitsgefühl und die soziale Teilhabe eher schwächt als stärkt.

Die praktische Umsetzung von Frauen*abteilen im deutschen ÖPNV ist mit erheblichen organisatorischen, rechtlichen und personellen Hürden verbunden. Zwar sind Videoüberwachungssysteme in vielen Fahrzeugen bereits vorhanden und leisten einen Beitrag zur Dokumentation und nachträglichen Aufklärung von Vorfällen; sie ermöglichen jedoch keine unmittelbare Intervention, sofern Notrufstellen im Fahrzeug nicht aktiv genutzt werden. Für die Durchsetzung von Frauen*abteilen ist daher nicht allein technische Überwachung, sondern vor allem die sichtbare Präsenz und Ansprechbarkeit von Personal entscheidend. Eine grundlegende Voraussetzung für die Einführung von Frauen*abteilen wäre daher die kontinuierliche Kontrolle der Abteile, um die Einhaltung der Nutzungsvorgaben zu gewährleisten. Diese Aufgabe könnte aus rechtlichen und versicherungstechnischen Gründen ausschließlich von befugtem Sicherheitspersonal übernommen werden; eine Überwachung durch freiwillige Kräfte oder Fahrgäste wäre unzulässig. Damit würde die Maßnahme unmittelbar zusätzliche Personalressourcen erfordern, die in der derzeitigen Personalstruktur der Verkehrsunternehmen meist nicht vorhanden sind.

Auch auf betrieblicher Ebene bestehen erhebliche Einschränkungen, da reservierte Wagen reguläre Fahrzeugkapazitäten verringern und die Betriebsabläufe in hochfrequentierten Systemen zusätzlich belasten würden. Besonders in Spitzenzeiten und bei Großveranstaltungen, wenn Züge ohnehin ausgelastet sind, wäre die Abtrennung einzelner Wagen kaum praktikabel. Eine zeitlich oder räumlich begrenzte Einführung etwa nur auf bestimmten Linien oder zu bestimmten Tageszeiten könnte zwar die Belastung reduzieren, wäre jedoch mit erheblichem Koordinationsaufwand verbunden und würde die Fahrgastinformation weiter verkomplizieren. Hinzu kommt, dass unklar bleibt, auf welchen Linien Frauen*abteile überhaupt den größten Effekt hätten: Auf überfüllten Linien treten zwar überdurchschnittlich viele allgemeine Vorfälle auf, während besonders weibliche Fahrgäste sich auf leeren Strecken, besonders abends, häufig unsicherer fühlen, weil eine soziale Kontrolle fehle und im Notfall Hilfe nicht verfügbar sei.

Auch der rechtliche Rahmen bietet bislang keine Grundlage für eine geschlechtsspezifisch beziehungsweise gruppenspezifisch definierte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Zwar richten sich die aktuellen Forderungen teilweise explizit an FLINTA*-Personen und verfolgen damit einen inklusiven Ansatz, der über ein binäres Geschlechterverständnis hinausgeht. In der Umsetzung stellt sich jedoch die Frage, wie diese Zugehörigkeit überprüft werden könnte, ohne Personen in eine Situation der Rechtsfertigung oder gar des unfreiwilligen Outings zu bringen. Da eine eindeutige visuelle Zuordnung nicht möglich ist und die Kontrolle des Zutritts notwendigerweise durch Personal erfolgen müsste, besteht das Risiko, dass solche Maßnahmen unbeabsichtigt diskriminierende oder stigmatisierende Effekte erzeugen. Diese Problematik zeigt, dass Frauen*abteile beziehungsweise FLINTA*-Räume nicht allein als betriebliche Maßnahme verstanden werden können, sondern eine klare gesellschaftliche und rechtliche Legitimation erfordern, die Fragen von Datenschutz, Persönlichkeitsrechten und sozialer Inklusion einschließt. Zudem könnte die Maßnahme in der Praxis zu unbeabsichtigten Konflikten innerhalb von Fahrgastgruppen führen. Familien, Gruppen oder Paare, die gemeinsam reisen, müssten sich in Konfliktsituationen möglicherweise aufteilen. Auch ist eine Begrenzung auf Grundschulkinder nicht sinnvoll und widerspricht der Aufsichtspflicht von Eltern.

Weiterhin wirft die Einführung von Frauen*abteilen auch jene Fragen nach gesellschaftlichen und symbolischen Implikationen auf, die die Bedeutung von Sicherheit im öffentlichen Raum grundlegend berühren. Solche Maßnahmen können einerseits als sichtbares Zeichen verstanden werden, dass geschlechtsspezifische Sicherheitsbedarfe institutionell anerkannt werden und öffentliche Verkehrsbetriebe Verantwortung für die Sicherheit ihrer Fahrgäste übernehmen. Sie verschieben den Fokus von individueller Vorsicht hin zu struktureller Verantwortung und machen damit ein Thema sichtbar, das bislang oft verharmlost oder privatisiert wurde.

Gleichzeitig transportieren Frauen*abteile eine ambivalente gesellschaftliche Botschaft: Indem sie vor allem Frauen und FLINTA*-Personen adressieren, können sie ungewollt das Narrativ verstärken, dass Schutz vor Übergriffen in erster Linie durch individuelles Verhalten erreicht werden müsse. Damit verlagert sich die Verantwortung für Sicherheit symbolisch auf diejenigen, die sich schützen sollen, während die Ursachen für Unsicherheit etwa patriarchale Machtverhältnisse, sexistische Strukturen oder ungleiche soziale Normen unbeachtet bleiben. In diesem Sinn kann die Maßnahme zur Reproduktion einer geschlechterspezifischen Verantwortungsverteilung beitragen, in der Frauen ihre Mobilität anpassen müssen, während Männer als Teil der gesellschaftlichen Verantwortung unsichtbar bleiben (Pain, 2001; Stanko, 1995). Die Signalwirkung solcher Schutzräume liegt somit nicht nur in ihrer Funktion, sondern auch in dem, was sie unausgesprochen bestätigen: dass Bedrohung als gegeben gilt und Prävention zur Aufgabe der potenziell Betroffenen gemacht wird. Diese Dynamik steht in engem Zusammenhang mit Mechanismen des sogenannten „Victim Blaming“, bei dem Verantwortung für Gewalt oder Unsicherheit von gesellschaftlichen Strukturen auf die Betroffenen selbst verschoben wird. Forschungen zeigen, dass Frauen sich dadurch veranlasst sehen, ihr Verhalten, ihre Mobilität und ihre Präsenz im öffentlichen Raum an vermeintliche Risiken anzupassen, anstatt dass institutionelle oder kulturelle Ursachen von Unsicherheit adressiert werden (Pain, 2001; Valentine, 1989; Stanko, 1995).

Darüber hinaus wirft die Einführung von Frauen*abteilen Fragen räumlicher Gerechtigkeit und sozialer Teilhabe auf. Der ÖPNV ist nicht nur funktionaler, sondern auch sozialer Raum, in dem

Zugang, Sichtbarkeit und Gleichbehandlung verhandelt werden. Werden bestimmte Wagen ausschließlich für einen Teil der Fahrgäste reserviert, verschiebt sich die räumliche Balance zulasten jener, die bereits stärker von Unsicherheit betroffen sind: Männer verfügen weiterhin über den Großteil der Fahrzeugkapazität, während Frauen, Kinder und Menschen mit Beeinträchtigungen auf einen kleineren, als besonders sicher markierten Bereich verwiesen werden. Damit erscheint Sicherheit symbolisch als knappe Ressource, die verteilt werden müsse, statt als Recht aller Fahrgäste. Eine geschlechtergerechte Mobilitätspolitik sollte jedoch Sicherheit als kollektives Gut räumlich und sozial gleichwertig gewährleisten, statt sie selektiv zuzuteilen. Wie Shah (2018) betont, ist entscheidend, ob entsprechende Maßnahmen strukturelle Veränderungen anstoßen oder vor allem symbolisch bleiben; ohne begleitende Präventionsstrategien und Gleichstellungsmaßnahmen droht eine eher symptomorientierte Wirkung, die Verantwortung auf Einzelne verlagert.

6 Frauen*abteile zwischen Symbolpolitik und Sicherheitspolitik

Zusammenfassend zeigt sich, dass Frauen*abteile ein ambivalentes Instrument zwischen Symbolpolitik und Sicherheitspolitik darstellen. Sie reagieren auf reale Sicherheitsbedürfnisse und können kurzfristig das subjektive Sicherheitsempfinden stärken, während ihr Einfluss auf objektive Sicherheitsindikatoren begrenzt bleibt, wobei jeder vermiedene Übergriff als Erfolg verstanden werden sollte. Als sichtbare Maßnahme signalisieren sie institutionelles Handeln und gesellschaftliche Aufmerksamkeit für geschlechtsspezifische Sicherheit, riskieren jedoch zugleich, strukturelle Ursachen von Unsicherheiten wie Sexismus, Machtasymmetrien oder mangelnde Prävention zu verdecken.

Ihre Einführung ist organisatorisch und rechtlich komplex und birgt die Gefahr, gesellschaftliche Verantwortung auf die Betroffenen zu verlagern, anstatt sie kollektiv zu verankern. Eine nachhaltige Sicherheitspolitik im öffentlichen Verkehr sollte daher nicht auf räumliche Separation setzen, sondern auf inklusive Maßnahmen, die Vertrauen, soziale Präsenz und Gleichberechtigung stärken. Frauen*abteile können dabei allenfalls als ergänzende Maßnahme in umfassende Strategien eingebettet wer-

den, die objektive und subjektive Sicherheit gemeinsam adressieren und den öffentlichen Raum als gerecht geteilten, solidarischen Ort verstehen.

Literaturverzeichnis

Aguilar, A., Gutiérrez, E., & Villagrán, P. S. (2021). Benefits and unintended consequences of gender segregation in public transportation: Evidence from Mexico City's subway system. *Economic Development and Cultural Change*, 69(4), 1379-1410.

Ait Bihi Ouali, L., & Graham, D. (2021). The impact of the MeToo scandal on women's perceptions of security. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 147, 269–283.

Bundeskriminalamt (BKA). (2024). Bundeslagebild häusliche Gewalt 2023. Wiesbaden: BKA.

Ceccato, V., & Loukaitou-Sideris, A. (2020). *Transit crime and sexual violence in cities: International evidence and prevention*. Routledge.

Change.org. (2025). Frauenwagons in U- und S-Bahnen. Change.org. <https://www.change.org/p/frauenwagons-in-u-und-s-bahnen>, abgerufen am 25. Oktober 2025.

Change.org. (2025). Sichere FLINTA*-Wagons jetzt! BVG #wennihrunsliebt. Change.org. <https://www.change.org/p/sichere-flinta-wagons-jetzt-bvg-wennihrunsliebt>, abgerufen am 25. Oktober 2025.

Cook, N., & Butz, D. A. (Eds.). (2019). *Mobilities, mobility justice and social justice* (p. 3). London; New York: Routledge Taylor and Francis Group.

Dunckel-Graglia, A. (2013). "Pink transportation" in Mexico City: Reclaiming urban space through women-only transport. *Gender, Place and Culture*, 20(2), 273–292.

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. (2025). Sicherheit im ÖPNV: Frauenabteile prüfen und Maßnahmen für mehr Sicherheit entwickeln (Drucksache 21/21234). Hamburgische Bürgerschaft. <https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/81799/sicherheit-im-oeffentlichen-personen-nahverkehr.pdf>, abgerufen am 25. Oktober 2025.

Gardner, N., Cui, J., & Coiacetto, E. (2017). Harassment on public transport and its impacts on women's travel behaviour. *Australian Planner*, 54(1), 8-15.

Goodey, J. (1994). Fear of crime: What can children tell us? *International Review of Victimology*, 3(3), 195–210.

Halat, H., Saberi, M., Frei, C. A., Frei, A. R., & Mahmassani, H. S. (2015). Impact of crime statistics on travel mode choice: Case study of the city of Chicago, Illinois. *Transportation Research Record*, 2537(1), 81-87.

Hummelsheim-Doss, D. (2017). Objektive und subjektive Sicherheit in Deutschland: Eine wissenschaftliche Annäherung an das Sicherheitsgefühl. *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 67 (32-33), 34-39.

Ison, J., Forsdike, K., Henry, N., Hooker, L., & Taft, A. (2025). "I'll try and make myself as small as possible": women and gender-diverse people's safety work on public transport. *Violence Against Women*, 31(11), 2830-2852.

Li, Q., Qiao, F., Mao, A., & McCreight, C. (2019). Characterizing the importance factors affecting bus ridership using random forest ensemble. *Transportation Research Record*, 2673(4), 864-876.

Masoumi, H. E., & Fastenmeier, W. (2016). Perceptions of security in public transport systems of Germany: prospects for future research. *Journal of transportation security*, 9(1), 105-116.

Pain, R. (2001). Gender, race, age and fear in the city. *Urban Studies*, 38(5-6), 899-913.

Prabowo, H., Rebeca, A., Salve, H. R., Fatimah, F., Chrisnatalia, M., Prabawati, I. N., & Handayani, N. S. (2020). The women-only passenger carriage: Is it helpful? *Psychological Research on Urban Society*, 3(1), 18-23.

RBB. (2025). Petitionen für Frauenabteile bei BVG und S-Bahn Berlin. Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB). <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/11/berlin-sicherheit-vorschlag-gruene-frauen-abteile-ubahn-nahverkehr-kapek.html>, abgerufen am 22. Dezember 2025.

Rader, N. E., & Haynes, S. H. (2011). Gendered fear of crime socialization: An extension of Akers's social learning theory. *Feminist Criminology*, 6(4), 291-307.

Shah, S. (2018). Women-only transport: A "solution" to what end? *Sustainable Transport*. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP).

Sheller, M. (2018). *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso.

Shibata, S. (2020). Transit safety among college students in Tokyo-Kanagawa, Japan. In V. Ceccato & A. Newton (Eds.), *Safety and security in transit environments* (pp. 205-221). Routledge.

Sjöberg, L. (1998). Worry and risk perception. *Risk Analysis*, 18(1), 85-93.

Sørensen, M., & Mosslemi, M. (2009). Subjective and objective safety: The effect of road safety measures on subjective safety among vulnerable road users (TØI Report 1009/2009). Institute of Transport Economics, Oslo.

Stanko, E. A. (1995). Women, crime, and fear. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 539(1), 46-58.

Useche, S. A., Colomer, N., Alonso, F., & Faus, M. (2024). Invasion of privacy or structural violence? Harassment against women in public transport environments: A systematic review. *PLoS ONE*, 19(2), <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0296830>

Valentine, G. (1989). The geography of women's fear. *Area*, 21(4), 385-390.

Vera-Gray, F., & Kelly, L. (2020). Contested gendered space: Public sexual harassment and women's safety work. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*. 44(3), 265-275.

Zeit Online. (2025). Frauenabteile in der Bahn: Symbolischer Schutz oder echte Sicherheit? *Zeit Online*. <https://www.zeit.de/gesellschaft/2024-11/berlin-gruene-frauenabteile-ubahn>, abgerufen am 22. Dezember 2025.

Autor*innenangaben

Dr. Ines Kawgan-Kagan
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Geographisches Institut, Universität Bayreuth,
Universitätsstraße 30
95447 Bayreuth

E-Mail: ines.kawgan@uni-bayreuth.de