

Vandalismus und Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr – Zusammenhänge und Lösungsansätze¹

Teil 1: Öffentliche Sicherheit und öffentlicher Raum: Die Angst des Bürgers vor dem Fremden

In den letzten Jahren hat europaweit die Sicherheit im öffentlichen Raum, auf Straßen und Plätzen, Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Orten, wo einander unbekannte Menschen zusammenkommen, an Bedeutung gewonnen. Städte und Gemeinde haben damit begonnen, nicht nur die offizielle Sicherheitslage zu thematisieren, sondern auch das, was man als „subjektives Sicherheitsgefühl“ bezeichnet: Die teilweise massiv vorhandenen, oft unbegründeten subjektiven Ängste und Befürchtungen der Bürger. Empirische Studien haben dabei gezeigt, dass es zumeist keinen Zusammenhang zwischen der in Befragungen ermittelten Viktimisierung (also dem eigenen Opferwerden), der polizeilich registrierten Kriminalität und dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Bürger gibt. So konnte z.B. für Deutschland gezeigt werden, dass kein Zusammenhang zwischen der Kriminalitätsbelastung einer Stadt, einer Region oder eines Bundeslandes und der in Umfragen erhobenen Verbrechensfurcht bzw. dem subjektiven Sicherheitsgefühl besteht².

Öffentliche wie individuelle Sicherheit werden als wichtiges Gut in der postmodernen Gesellschaft gesehen – auch und gerade im „öffentlichen“ Bereich, zu dem der Personennahverkehr gehört. Nicht nur Pünktlichkeit, Preiswürdigkeit und Qualität der Beförderungsmittel spielen hier eine Rolle, sondern zunehmend auch das Gefühl „sicher“ unterwegs zu sein. Sicherheit hat als Standortfaktor für Firmen und Dienstleistungsunternehmen, aber auch für Privatpersonen eine große Bedeutung; sie gehört zur immateriellen Infrastruktur aller gesellschaftlichen Gruppen. Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs sind dabei vorrangig soziale Gruppen der Gesellschaft betroffen, die in besonderem Maße auf diese Transportmöglichkeiten angewiesen sind und die sich in Bereichen bewegen, die häufiger als andere kriminalitätsträchtig sind³.

Die wahrgenommene Gefährdung durch Kriminalität ist dabei nur ein (und keinesfalls der dominierende) Aspekt der Entwicklung der städtischen Lebensumwelt. Dies belegt die deutliche Dominanz des Themas Verkehr in der Problembewertung der Bürger. So liegen in allen Befragungen, in denen die Bürger „offen“, d.h. ohne Antwortvorgaben nach den „wichtigsten Problemen“ in ihrer Gemeinde gefragt werden, Verkehrsprobleme an erster Stelle⁴. Fragt man nach den wichtigsten Problemen in der

¹ Dem Beitrag liegt ein Bericht für die Europäische Transportministerkonferenz zugrunde, den der Autor für den ECMT Round Table 123, Vandalism and Security in Urban Public Passenger Transport im April 2002 in Paris erstellt hatte. Die vollständige Fassung des Berichtes (mit einer umfangreichen, bebilderten Anlage) ist im Internet unter www.thomasfeltes.de verfügbar.

² Vgl. Forschungsgruppe Kommunale Kriminalprävention: Untersuchungen zur Kommunalen Kriminalprävention. In: Kriminalistik 1, 1999, S. 54-56; dies.: Viktimisierungen, Kriminalitätsfurcht und Bewertung der Polizei in Deutschland. In: Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform 2, 1998, S.67-82; Th. Feltes (Hrsg.): Kommunale Kriminalprävention in Baden-Württemberg - Ergebnisse und Erfahrungen (Herausgeber), Holzkirchen 1995; D. Dölling, Th. Feltes, W. Heinz und H. Kury: Kommunale Kriminalprävention - Analysen und Perspektiven - Ergebnisse der Begleitforschung zu den Pilotprojekten in Baden-Württemberg, Holzkirchen 2003

³ Angehörige unterer soziale Schichten sind häufiger (polizeilich registrierte) Täter, aber auch in besonderem Maße Opfer von Straftaten; dies hat die konservative wie die kritische Kriminologie lange Zeit zu wenig berücksichtigt, wenn es um präventive Maßnahmen in diesen Bereichen geht.

⁴ vgl. Feltes, Th., Im Namen des Gesetzes: Über Polizei und öffentliche (Un-)Sicherheit. In: Die Bundespolizei (Österreich) 3, 2001, S. 52-60. Auch angesichts der Größenordnung des Opferrisikos im Straßenverkehr, das erheblich über demjenigen der 'klassischen' Kriminalität liegt, verdienen z.B. die Probleme der Verkehrssicherheit besondere Aufmerksamkeit. So ist in

Gesellschaft insgesamt, so rangiert der Verkehrsbereich hier zwar nicht an erster Stelle, aber immer noch deutlich vor der „herkömmlichen“ Kriminalität. Fragt man die Bürger nach den wichtigsten Problemen, denen man sich in ihrer Gemeinde zuwenden sollte, so taucht dieses Thema immer wieder auf den ersten Plätzen auf. In einer jährlich von den R+V-Versicherungen durchgeführten Befragung..

Die Konstruktion von Sicherheit

Immer wieder glaubt man (oder artikuliert dies zumindest so), dass öffentliche Sicherheit durch eine Reduktion von Tatgelegenheiten und individuelles Schutzverhalten herzustellen sei. Die empirischen Ergebnisse sind hier allerdings eher ernüchternd: Solche Maßnahmen können kaum und zumindest nicht auf Dauer zu einer echten Reduzierung von Kriminalität führen. So hat sich das Konzept des "Defensible Space" ebenso wie das des "Social Engineering" über Kontrollnetzwerke nicht durchsetzen können. Hinzu kommt, dass eine Sicherung durch zuviel Polizei zu eskalierenden Gefährdungsvermutungen und zu verstärkter Wahrnehmung von Unordnung führen kann und damit im Ergebnis die Bemühungen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls konterkariert. So konnte in einer Studie zur Polizeipräsenz festgestellt werden, dass mit steigender Häufigkeit von Polizeipräsenz die subjektive Sicherheit zunächst erwartungsgemäß ansteigt, dann aber absinkt, wenn es um eine übertriebene Präsenz geht⁵. Andere Studien konnten nachweisen, dass die Wahrnehmung von Polizeipräsenz in der Tendenz eher mit erhöhter Kriminalitätsfurcht verbunden ist⁶. Dabei könnte es sein, dass sich Polizeipräsenz an Orten, mit denen man vertraut ist, anders auswirkt als an Orten geringer Vertrautheit⁷. Zudem gibt es offensichtlich einen Schwellenwert, dessen Überschreitung für das Sicherheitsgefühl der Bürger bzw. der Kunden kontraproduktiv ist.

Massivere Kontrollstrategien (wie die sog. „Zero-Tolerance-Politik“) führen zudem zu einer Politik der „sozialen Säuberung“, zur Intensivierung der Unterschiede zwischen sozialen Klassen in der Gesellschaft und mittelfristig zu einer weiteren Gefährdung demokratischer Strukturen, indem Ausgrenzung als soziale Problemlösung hoffähig gemacht wird.

Ein kommunales Sicherheitskonzept muss, ähnlich wie ein kommunales Verkehrskonzept, ein maßgeschneidertes Sicherheitskonzept sein. Ein solches Konzept verlangt ein genaues und umfassendes "Maß-Nehmen", eine Bestandsaufnahme von Problemen, Schwierigkeiten, aber auch Chancen einer bestimmten Kommune oder eines bestimmten Bereiches. Das maßgeschneiderte Sicherheitskonzept - der "Maßanzug" - kann später nur so gut sein, wie zuvor die Rahmenbedingungen ausgemessen wurden, für die es erstellt wurde. Diese Vorgehensweise ist deshalb von Bedeutung, weil es wichtig ist, nicht nur die objektive Lage verändern zu wollen (was oftmals nur sehr schwer möglich ist), sondern auch die subjektive Befindlichkeit. Dazu muss man sich in jedem Fall intensiv mit den Unterschieden beschäftigen, die zwischen dem subjektiven Sicherheitsempfinden und der objektiven Lage bestehen. Eine solche Analyse gibt Hinweise auf Situationen und Konstellationen, die den einzelnen Bürger oder den Kun-

Deutschland die Wahrscheinlichkeit, Opfer eines Verkehrsunfalls zu werden, dreimal höher als die, Opfer eines Gewaltverbrechens zu werden, und das Risiko, bei einem Verkehrsunfall verletzt zu werden, ist zehnmals größer als das Risiko, Opfer eines Straßenraubes zu werden. Ähnliche Ergebnisse zeigt auch die jährliche Befragung der r+V-Versicherungen; s. www. ...

5 Reuband aaO., S. 114

6 Lisbach/Spiess, Ms., erscheint demnächst; s.a. Hermann, D.; Bubenitschek, G.: Kommunale Kriminalprävention. Probleme bei der Implementation von Lösungsvarianten, Kriminalistik (8) 1999, 546-552.

7 Reuband aaO., S. 115

den im öffentlichen Nahverkehr beunruhigen. Dabei besteht eine besondere Aufgabe darin, zu definieren, wann ein Problem als unmittelbares Problem, z.B. des Betreibers des öffentlichen Nahverkehrs, anzusehen ist (wenn z.B. durch schlecht koordinierte Schulbuszeiten die Schüler gezwungen werden, im öffentlichen Raum oder bei schlechtem Wetter in Geschäften „herumzuhängen“ und dies zu Belästigungen oder vermehrten Ladendiebstählen führt), wann es sich um ein "gemischtes Problem" handelt, an dem verschiedene Institutionen beteiligt sind und wann Probleme vorliegen, die zwar im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs auflaufen oder dort offensichtlich werden, die aber eigentlich in den Zuständigkeitsbereich anderer Behörden und Institutionen fallen (wie z.B. Probleme der Nichtsesshaften an Bahnhöfen).

Eine verlässliche Problemanalyse ist von besonderer Bedeutung, weil sie Hinweise auf Situationen und Konstellationen gibt, die den Kunden beunruhigen, die ihn verunsichern, auch ohne dass es sich um unmittelbare Probleme der öffentlichen Sicherheit und Ordnung handeln muss. Ein nicht oder schlecht überschaubares Informationssystem, verbunden vielleicht noch mit den Schwierigkeit, den richtigen Fahrchein für das gewählte Transportmittel zu bekommen, verstärkt die individuelle Unsicherheit und öffnet den anderen, als „gefährlich“ eingeschätzten Faktoren Tür und Tor. Als lokale Sicherheitsdiagnosen oder Lagebilder kann man Studien umschreiben, die das Ziel haben, das Thema „Sicherheit und Vertrauen“ zu konkretisieren und zu lokalisieren. Leitend ist dabei die Einsicht, dass die unmittelbare Umgebung einerseits besondere Bedeutung in der Wahrnehmung der Kunden besitzt (und auch Verhalten entsprechend beeinflusst); andererseits hat man erkannt, dass positive Veränderungen meist nur kleinräumig und „vor Ort“ zu erreichen sind. Mit einem „Multi-Agency-Ansatz“ kann man dabei mehr realisieren, als wenn sich eine Institution (z.B. die Polizei) alleine sich einem Problem zuwendet. Dabei muss eine Abkehr von der lange vorherrschenden Philosophie des „*Mehr vom Selben*“ (Watzlawick) stattfinden: Mehr (egal wovon) muss nicht unbedingt eine Garantie für mehr „Erfolg“ sind. Manchmal sind auch ungewöhnliche Wege zu gehen, um ein Problem zu lösen. So muss z.B. mehr Sicherheitspersonal nicht immer eine gute Lösung sein. Es erscheint wichtiger, im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit und durch vertrauensbildende Maßnahmen ein realistisches Bild der individuellen Bedrohung zu vermitteln. Martialisch anmutende Sicherheitskräfte im Personennahverkehr sind dazu nicht geeignet, weil sie den Eindruck einer permanenten und massiven Bedrohung vermitteln.

Opferwerden vom Hörensagen

Warum haben die Bürger Angst, obwohl objektiv betrachtet dazu oftmals kein Anlass besteht? In einer Anfang des Jahres 2000 in vier Schweizer Städten durchgeführten Befragung zu Viktimisierung, Verbrechensfurcht und Polizeibewertung zeigte sich folgendes Ergebnis: Diejenigen Befragten, die selbst Opfer einer Straftat geworden waren, unterscheiden sich nicht signifikant von den „Nicht-Opfern“ im Hinblick auf ihre Verbrechensfurcht und individuelle Unsicherheit. Diejenigen aber, die (ohne selbst Opfer geworden zu sein) jemanden kennen, der Opfer geworden ist, haben massiv höhere Ängste und Befürchtungen – und zwar in allen Bereichen und an allen Orten, sogar in der eigenen Wohnung. Dieses „Opferwerden vom Hörensagen“ hat deutlich negativere Auswirkungen auf das individuelle Sicherheits- und damit Lebensgefühl, als tatsächlich selbst Opfer zu werden (dies gilt zumindest für leichtere Delikte und für nicht-multiple Viktimisierungen)⁸. Dies bedeutet, dass die Kommuni-

⁸ Th. Feltes, Die Angst des Opfers vom Hörensagen: Warum sind Nicht-Opfer ängstlicher als Opfer? (Vortrag Lausanne 2002, Veröffentlichung in Vorbereitung, verfügbar unter www.thomasfeltes.de)

kation über Unsicherheit möglicherweise wichtiger oder bedrohlicher ist, als Unsicherheit oder Sicherheit selbst. Bekanntlich ist ein schlechtes Image (z.B. eines Bahnhofes, eines Stadtteils, aber auch eines Unternehmens des Personennahverkehrs) sehr schnell hergestellt, aber nur sehr langsam und aufwendig abzubauen.

Die Berliner Verkehrsbetriebe beschreiben dies wie folgt: „Geprägt werden Angstgefühle zunächst durch eigene Erfahrungen, durch Erlebnisse als Zeuge, aber auch durch Berichte aus dem persönlichen Umfeld sowie die Medienberichterstattung.... Da Personen im allgemeinen keine genauen Informationen über das Auftreten von Übergriffen und über die Gefährlichkeiten von Orten und Situationen vorliegen, ist die persönliche Wahrnehmung von großer Bedeutung“. Eine im Auftrag dieser Verkehrsbetriebe durchgeführte Befragung ergab, dass nur ein kleiner Teil der Befragten primäre, eigene Erfahrungen hatten, d.h. selbst und unmittelbar betroffen waren. Andere hatten über einen Vorfall von Angehörigen/Bekannten gehört oder einen Vorfall als Zeuge beobachtet. Dennoch gaben rund zwei Drittel der Befragten an, sie hätten manchmal ein ungutes Gefühl beim U-Bahn-Fahren, obwohl sich eigentlich nichts ereignet. Das ungute, unsichere Gefühl ist zwar oft nicht abhängig von einem sicherheitsrelevanten Geschehen, es werden aber Anlässe benannt, die damit im Zusammenhang stehen: unsicheres Gefühl durch bestimmte Personen/Gruppen (58,8 %), durch bauliche Gegebenheiten, wie z. B. unübersichtliche Gänge, unzureichende Beleuchtung, fehlende Überwachungseinrichtungen (34,0 %), durch tatsächliches oder scheinbares Fehlen von Personal (11,2 %). Die derzeitigen Sicherheitskonzepte der Berliner Nahverkehrsbetriebe gehen davon aus, dass bestimmte subjektive Bedingungen das Sicherheitsgefühl von Fahrgästen bestimmen (z. B. Einsamkeit auf leeren Bahnhöfen, tatsächliche oder vermeintliche Schutzlosigkeit gegenüber Angriffen, Misstrauen gegenüber dem Betriebsablauf, Orientierungsprobleme). Aber auch objektive Mängel und Zustände wirken sich demnach negativ auf das Sicherheitsempfinden aus (z.B. nicht ausreichender Wachsenschutz, mangelnde Präsenz des Betriebspersonals, unbekannte oder unzulängliche Interventionsmöglichkeiten der Fahrgäste in Notfällen, Unübersichtlichkeit und Dunkelheit auf Bahnhöfen, mangelnde Sauberkeit, fehlende Fahrgastinformation).

Wer hat Angst vorm fremden Mann?

In unseren Umfragen sind wir auch genauer der Frage nachgegangen, was konkret den Bürgern Angst macht und wovor sie sich fürchten. Die Bürger fürchten sich dort, wo es dunkel ist, wo es im weitesten Sinne „unordentlich“ ist und wo es „Fremde“ gibt⁹. Mit dieser Angst werden indirekt Ur-Ängste artikuliert und berührt, die ursprünglich dem Schutz und Nutzen des Menschen dienen: Man konnte nicht wissen, ob der Fremde, der einem entgegentrat, dies in böser oder guter Absicht tat. Inzwischen aber ist diese Angst zumindest in den meisten Situationen des bundesdeutschen Alltags eher von Nachteil und eine Last, die paralisieren kann und die zunehmend auch für politische Interessen funktionalisiert wird.

„Fremde“ sind Ortsfremde und Kulturfremde, und auch Jugendliche werden besonders dann als Problem betrachtet, wenn sie keine „Eingeborenen“ sind. Entsprechend ist dort, wo die meisten Fremden sind, das persönliche Sicherheitsgefühl am

9 Th. Feltes, T. Langguth, Kommunale Kriminalprävention im Schwarzwald-Baar-Kreis, Auswertung der Expertenbefragung, unveröffentl. Manuskript, Villingen-Schwenningen 1999; Thomas Feltes, Bevölkerungsbefragungen im Schwarzwald-Baar-Kreis, Pressemappe vom 30. Juni 2000, Villingen-Schwenningen; s.a. Forschungsgruppe Kommunale Kriminalprävention aaO (1994); dies., Opfererfahrungen, Kriminalitätsfurcht und Vorstellungen zur Delinquenzprävention. In: Th. Trenczek, H. Pfeiffer, Kommunale Kriminalprävention, Bonn 1996, S. 118 ff.

niedrigsten und umgekehrt fühlen sich in kleineren Ortsteilen, wo „jeder jeden kennt“, die Menschen besonders sicher. Ob man sich sicher oder unsicher, wohl oder unwohl fühlt, hat wohl damit zu tun, ob man die Leute kennt oder nicht kennt. Die Frage ist: „Die Leute, denen ich begegne – weiß ich die einzuordnen, weiß ich, was ich von denen zu erwarten habe?“ Nun ist aber der Personennahverkehr gerade ein Bereich, wo man automatisch und immer wieder auf eine sehr große Anzahl fremder Personen trifft. Damit ist dieser Bereich automatisch „angstbesetzt“, und diese Ausgangssituation wird durch bewusste oder unbewusste Verweigerung von (verbaler wie nonverbaler) Kommunikation noch verstärkt¹⁰. Um diese Angst zu reduzieren ist es notwendig, mehr über die Hintergründe dieser Ängste und Befürchtungen zu erfahren, um sie zu verstehen und ggf. Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Wenn man die Menschen, mit denen man zu tun hat oder denen man begegnet, kennt, glaubt man, die Situation, in der man sich befindet, einordnen zu können, sie unter Kontrolle zu haben. Entsprechend ist man vorbereitet, kann sein Verhalten anpassen und somit sichergehen, dass man nur absehbare Reaktionen hervorruft. Denn „sich sicher fühlen“ ist nur ein anderer Begriff für „alles unter Kontrolle haben“. Die Begegnung mit einer Gruppe (unbekannter) Jugendlicher oder junger Erwachsener macht dies deutlich: Sobald dort ein bekanntes Gesicht in der Gruppe ist, wird die Fremdheit und damit die Verunsicherung aufgehoben und man hat keine Angst mehr.

Was besonders beunruhigt, sind fremde Jugendliche oder junge Erwachsene, die Gruppen bilden und sich „ungewohnt“ verhalten. Das Unsicherheitsgefühl wird dadurch verstärkt, dass man diesen Gruppen meist alleine begegnet, da man als Erwachsener in der Regel alleine unterwegs ist (insbesondere im Personennahverkehr). Damit fühlt man sich zahlenmäßig den anderen unterlegen und unsicher. Darüber hinaus werden bewusst oder unbewusst Zusammenhänge zwischen „Herumlungern“ und erhöhter Devianz oder Kriminalität hergestellt, auch ohne dass es dafür objektive Hinweise gibt. In meiner im Jahr 2000 in der Schweiz durchgeführten Befragung gaben als Grund für ihre Ängste an bestimmten Stellen in ihrer Stadt (z. B. am Bahnhof) viele Bürger an, dass „sich dort in der Nähe (ihrer Meinung nach) Straftaten ereignen“¹¹, obwohl dies nachweislich nicht der Fall war. So gaben auch nur ein Bruchteil der Befragten an, dass sie dort, wo sie Angst haben, schon einmal selbst Opfer einer Straftat geworden sind. Offensichtlich ist das bereits oben angesprochene „Wissen vom Hörensagen“ bedeutsamer als die eigene Erfahrung. Die „Opfer vom Hörensagen“ beurteilen die Sicherheitslage ihrer Stadt im übrigen auch insgesamt schlechter als diejenigen, die selbst Opfer geworden sind, und sie verlangen nach mehr Polizeistreifen und bewerten die Polizeiarbeit durchweg schlechter als andere Personen.

Die Furchtspirale

Subjektiv empfundene, individuelle Beeinträchtigungen der Lebensqualität sind deshalb von Bedeutung sind, weil so Strassen, Weg und Plätze in einer Spirale zum Furchtort werden können: Wenn immer mehr Bürger z.B. nach Einbruch der Dunkelheit bestimmte Stellen meiden, dann geht von dort schon aufgrund der Tatsache, dass sie verwaist sind, ein ungutes Gefühl aus – was wiederum dazu führt, dass auch andere dieses Gebiet meiden, bis schließlich eine „no-go-area“ entstanden ist,

¹⁰ Phänomene wie Walkman und Kopfhörer, aber auch das inzwischen schon fast zum ungeschriebenen Gesetz in Grosstädten gewordene Verbot, Mitreisende anzusehen, gehören hierzu.

¹¹ Thomas Feltes, Otmar Wigger, Benchmarking Schweizer Polizeien. Interner Abschlussbericht, TC TeamConsult, Genf/Zürich Juli 2000

ein Gebiet, wo „man“ nicht hingeht. Verbrechensfurcht, ob berechtigt oder nicht, hat damit massive Konsequenzen: Bürger meiden bestimmte Strassen, Wege oder Plätze, es beginnt eine Furchtspirale. Viele der in der o.gen. Studie in der Schweiz Befragten gaben als Grund für ihre Ängste an, dass niemand da sei, der ihnen in einer Not- oder Gefahrensituation helfen könne. So gehen alte Menschen auch deshalb oftmals nicht alleine aus, da sie Angst haben, zu stürzen und hilflos liegen zu bleiben.

Die Ökonomie der Unsicherheit

Was sind nun die Hintergründe dieser objektiv meist unbegründeten Ängste? Empirischen Untersuchungen lassen den Schluss zu, dass eine Verlagerung von abstrakten und allgemeinen Lebensängsten in den konkreten Bereich der Verbrechensfurcht erfolgt. Viele Bürger sehen sowohl ihre individuelle, als auch die gesellschaftliche Zukunft als Bedrohung und nicht als Zufluchtsort oder gelobtes Land. Eine „politische Ökonomie der Unsicherheit“, wie *Bourdieu* dies bezeichnet, breitet sich aus, sie „quält das Bewußtsein und das Unterbewußtsein“¹². Um aber sicher seinen Lebensweg zu gehen, muss man festen Boden unter den Füßen haben. Da dieser Boden aber immer wackeliger, unbefestigter, unzuverlässiger wird, verflüchtigt sich das Vertrauen – das Vertrauen in den Staat, in seine Organe, aber auch in andere Menschen. Die Menschen ziehen sich zurück, kapseln sich ab, beklagen den wachsenden Egoismus, Nihilismus und Zynismus der Zeitgenossen – und rufen nach dem starken Staat, dem Strafrecht und der Polizei um die Probleme zu bewältigen, die (angeblich) andere machen und die man glaubt, konkret benennen zu können. Wem die weltweite Ökonomie, die Machtkämpfe vor dem Hintergrund der organisierten Staatskriminalität, der Zerfall des Gesundheitswesens und die Unsicherheiten in Bezug auf das eigene Einkommen oder die eigene Rente zu komplex, zu wenig transparent und nicht beeinflussbar sind, der besinnt sich auf nahe liegende Ängste und die „bekannten Verdächtigen“, die ihm frei Haus geliefert werden. Es mehren sich die Anzeichen dafür, dass der über Jahre, ja sogar Jahrhunderte entstandene Gesellschaftsvertrag aufgekündigt wird, sich Machtverhältnisse immer mehr verhärten und ein arroganter Liberalismus verkündet wird, der sich z.B. über Arbeitslosigkeit hinwegsetzt, ja sie sogar protegiert. *Pierre Bourdieu* hat dies als die Wiederkehr des Sozialchauvinismus bezeichnet¹³. Aus dieser Entwicklung folgen Unsicherheit, Misstrauen, Angst und verstärkte Isolierung. Die Ursachen für vom Einzelnen als negativ empfundene Entwicklungen werden wahrnehmbaren Gruppen oder Phänomenen zugeschrieben (Jugendliche, Ausländer, Unordnung) mit dem Ergebnis, dass hier "Sündenböcke" für gesellschaftliche Entwicklungen gesucht und gefunden werden. Zudem kann das subjektive Gefühl, Angst davor zu haben, Opfer zu werden, zum „Hyperreiz“ werden: Alles dreht sich nur noch um diesen Aspekt, und dies sowohl dann, wenn andere Ängste und Befürchtungen (Krankheit, Alter, Arbeitslosigkeit) noch keine Rolle spielen, als auch insbesondere, wenn diese Ängste vorhanden sind und über die Kriminalitätsangst artikuliert werden. Während man sich für Krankheit und Gesundheit, Alter und soziale Lage irgendwie selbst verantwortlich fühlt, ist Kriminalität etwas, was „die Anderen“, die „Fremden“ betrifft und von ihnen ausgeht. Diese „Sündenbockfunktion“ von Kriminalität ist schon früher in der Kriminologie beschrieben worden, ihre Bedeutung für das Sicherheitsgefühl der Menschen wird aber noch

12 Zitiert nach Zygmunt Bauman, Freiheit und Sicherheit. In: Die neue Ordnung des Politischen, hrsg. von E. Anselm, A. Freitag, W. Marschitz und B. Marte, Frankfurt/Main, New York 1999, S. 23 ff., S.24

13 P. Bourdieu, Gegenfeuer. Konstanz 1998, S. 11

zu wenig beachtet.

Signale der Unsicherheit

Neben den personalisierten Befürchtungen spielen Signale der Sicherheit bzw. Signale der Unsicherheit oder Unordnung (signs of incivilities) in dieser Diskussion ebenso wie das Stichwort der „sozialen Unordnung“ eine zunehmende Rolle. Bei der Befragung in den Schweizer Städten wurden von mehr als 50% aller Befragten die Bahnhöfe in diesen Städten als Orte genannt, an denen man sich unsicher oder zumindest unwohl fühlt. Grund dafür sind in der Regel die bereits angesprochenen „zweifelhaften Gestalten“, aber auch generelle oder konkrete Unordnung. In einer im Jahr 2000 in fünf Gemeinden des Schwarzwald-Baar-Kreises durchgeführten Befragung stellte sich die Bewertung der (vorgegebenen) Probleme wie folgt dar: Als große „anderen Probleme“ wurden vor allem undiszipliniert fahrende Autofahrer (von bis zu 53% der Befragten), Ausländer oder Asylbewerber (bis 48%), Jugendliche (bis zu 47%), Müll auf den Strassen (bis 47%), zerstörte Telefonzellen, Betrunkene und Drogenabhängige (je bis 25%), sowie fliegende Händler, beschmierte Hauswände und Ausländerfeindlichkeit bzw. Rechtsextremismus (bis 20%) genannt¹⁴. Für Großbritannien stellte eine Studie des britischen *Home Office* 2001 fest, dass für 32% der Befragten Vandalismus und Graffiti sowie andere Sachbeschädigungen ein „großes“ oder „ziemlich großes“ Problem sind, wobei dieser Prozentsatz in den letzten Jahren angestiegen ist und nunmehr mit „Drogenabhängigen bzw. Drogendealern“ (33%) und „Herumhängenden Jugendlichen“ an der Spitze der Problemnennungen rangiert¹⁵. Dabei fühlen sich insbesondere junge Menschen durch unsoziales Verhalten belästigt oder wurden sogar ein Opfer dieses Verhaltens¹⁶. Die Befragten sind sich darin einig, dass Abfall und Graffiti negative Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl haben. So kommt das Britische *Home Office* zu dem Ergebnis, dass es einen (statistischen) Zusammenhang zwischen Unordnung, Kriminalität und Sicherheitsgefühl gibt. Hier ist es allerdings wichtig zu erkennen, dass es sich nicht um einen kausalen Zusammenhang handelt, sondern dass Unordnung und Kriminalität besonders in Gebieten auftreten, in denen die soziale Kontrolle und der soziale Zusammenhalt gering sind, das Armutsniveau hingegen hoch¹⁷. Die Frage, ob öffentliche Unordnung zu Kriminalität führt, ist damit beantwortet¹⁸: Es gibt zwar einen Zusammenhang zwischen Kriminalität und öffentlicher Unordnung, aber Unordnung lässt nicht unmittelbar und direkt Kriminalität entstehen. Vielmehr sind es die sozio-strukturellen Bedingungen einer Nachbarschaft, die beides gleichzeitig begünstigen. Dementsprechend

¹⁴ Dabei sind diese Zahlen jedoch nur mit großer Vorsicht zu interpretieren, da es sich um vorgegebene Items handelte die erfahrungsgemäss deutlich häufiger benannt werden als wenn offene Fragen gestellt werden. So ist z.B. der deutliche Unterschied zu erklären, der sich regelmäßig zeigt, wenn man nach (Jugend)kriminalität als „Problem“ fragt. Gibt man dieses als Antwortvorgabe vor, benennen es in der Regel mehr als die Hälfte der Befragten als „Problem“. Fragt man jedoch offen nach den „wichtigsten Probleme in der Gemeinde“, so rangiert es nur am Ende bzw. unter „ferner liefern“ mit meist zwischen 5% und 10% Nennungen.

¹⁵ Antisocial behaviour and disorder: findings from the 2000 British Crime Survey, Home Office, Research, Development and Statistics Directorate, Findings 145, London 2001, table 3

www.homeoffice.gov.uk/rds/bcs1.html

¹⁶ aaO., Table 5, p. 5

¹⁷ aaO., p. 6

¹⁸ Robert J. Sampson, Stephen W. Raudenbush, Disorder in Urban Neighborhoods – Does it lead to crime?

<http://www.ojp.usdoj.gov/nij/pubs.htm>. Der ursprüngliche „Broken Windows“-Beitrag von James Q. Wilson, der das New Yorker Zero Tolerance Project ausgelöst haben soll, ist verfügbar in der Originalversion von 1982 in der Zeitschrift *The Atlantic* <http://www.theatlantic.com/politics/crime/windows.htm> In der gleichen Zeitschrift erschien auch „Thinking about crime“ vom gleichen Autor im September 1983 <http://www.theatlantic.com/politics/crime/wilson.htm>

nützt es wenig, die Unordnung zu beseitigen, ohne sich auch den strukturellen Bedingungen zuzuwenden.

Teil 2: Graffiti, Vandalismus und Sicherheitsgefühl: Zusammenhänge und Vermutungen

Das Thema „Graffiti“ ist komplex, die Literatur zu dem Thema nahezu unüberschaubar. Der Begriff, vom italienischen „il Graffito“ abgeleitet, wurde Ende der sechziger Jahre im amerikanischen Sprachraum für subkulturelle Auf- und Inschriften eingeführt. Graffiti als Kommunikationsform gab es allerdings schon sehr viel früher. Man findet und fand sie an Kirchenmauern, Gefängnissen und Schlössern¹⁹. Die Nationalsozialisten nutzten das Graffiti „Kauft nicht bei Juden!“ als Propagandamedium, aber auch die Widerstandskämpfer setzten dieses Medium ein: Die Geschwister Scholl riefen so genannte „schablonierte Wandsprüche“ zum Widerstand gegen das Nazi-Regime auf. Graffiti ist eine Kommunikationsform, die von bestimmten Gruppierungen zur Agitation genutzt wird oder werden kann. Heute steht diese Form des verbalen Graffiti eher im Hintergrund, das sogenannte „American Graffiti“ im Vordergrund. Hierbei handelt es sich um gesprühte oder gemalte Schriftzüge und Bilder, die in der Sprayersprache als Tags und Pieces bezeichnet werden. Tags tauchten Ende der sechziger Jahre erstmals in New York auf. Mit ihnen markierten die Gangs ihre Reviere. Aus den ursprünglichen „Schreibern“ wurden zunehmend „Künstler“, die aus der Masse der Schreiber heraustreten und sich mit größeren Bildern oder Objekten berühmt machen wollten. Damals wie heute ist „Getting Fame“, das Erlangen von Ruhm und Ehre, ein Schlüsselwort für das Verständnis von Graffiti. Die aufwendigen, bildlichen Darstellungen, Pieces genannt, waren und sind dazu besonders geeignet, weil sie großflächiger und bunter sind und mehr Aufmerksamkeit erregen als die einfachen „Tags“.

Symbolische Wunden

Ob nun die sogenannten „Graffiti-Filme“ (wie z. B. der Film „American Graffiti“ von *George Lucas*), Bücher, wie „Subway Art“ von *Martha Cooper* oder die sogenannte Hipp-Hopp-Kultur dafür verantwortlich waren, dass Graffiti relativ schnell auch nach Europa kam und vor allem in westeuropäischen Städten um sich griff, ist umstritten. Festzustellen ist allerdings, dass die stärksten Graffiti-Bewegungen in den jeweiligen Hauptstädten stattfanden. So entstand in Paris durch die Verwendung von Schablonen ein völlig eigenständiger Stil, der sich von den ursprünglichen American Graffiti abhob²⁰. Inzwischen hat sich auch die Wissenschaft ausführlich mit dem Phänomen der Graffiti-Szene beschäftigt und ihre Besonderheiten beschrieben. *Bruno Bettelheim* bezeichnet Graffiti bereits 1962 als „symbolische Wunden“ in den Städten und der Zivilisation²¹, und die Versuche der psychologischen und soziologischen Interpretation sind inzwischen Legende²², ebenso wie die zahlreichen Bücher über Graffiti in bestimmten Städten.

¹⁹ Vgl. R. Reisner, *Graffiti – Two Thousand Years of Wall Writing*. New York 1971

²⁰ U. Arzt, *Graffiti – Ursachen und Motive*. Diplomarbeit Hochschule für Polizei Villingen-Schwenningen, 2001

²¹ B. Bettelheim, *Symbolic Wounds*. New York 1962

²² Vgl. E.L. Abel, B.E. Buckley, *The Handwriting on the Wall. Toward a Sociology and Psychology of Graffiti*. Westport/London 1977

Die Crew

Für Graffiti im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und insbesondere auf Zügen sind folgende Merkmale von Bedeutung: Fast alle Sprayer gehören einer Gruppe, einer „Crew“ an. Völlig autonom arbeitende Sprayer sind die Ausnahme. Innerhalb der Gruppen der Sprayer spielt weder die Tatsache der Nationalität eines Mitgliedes noch der soziale Stand eine Rolle. Entscheidend ist die Qualität und Wertigkeit der gefertigten Bilder. Die Gemeinsamkeiten der Szene drücken sich in bestimmter Kleidung, Frisur und einer bestimmten Sprache aus. Pieces werden zuvor im Entwurf gefertigt und im individuellen „Blackbooks“ notiert. Diese Blackbooks sind das bestgehütete Utensil eines jeden Sprayers, mit ihm dokumentiert er auch z. B. bei der Aufnahme oder Wechsel in eine neue Gruppe seinen „Ruhm“. Tags anderer Sprayer dürfen nicht übernommen und Tags und Pieces anderer Sprayer nicht übersprüht werden.

Bombing, Respect und Fame

Ein wesentliches Element des Graffiti ist die Illegalität. Nur durch „Bombing“, das illegale Besprühen von Wänden oder Gegenständen, wird Ruhm (Fame) erlangt. Legal gesprühte Bilder werden, unabhängig ihrer Qualität, als langweilig angesehen, da deren Produktion keine Gefahr und somit auch keinen Reiz in sich birgt. Die beiden Begriffe „Fame“ und „Respect“ spielen eine zentrale Rolle für das Verständnis des Graffiti-Phänomens, aber auch für die Frage, ob mit schärferen Strafen eine präventive Wirkung erreicht werden kann.

Berücksichtigt man diese Ausgangssituation, so wird deutlich, dass das Besprühen eines Zuges ganz oben in der Bewertungshierarchie der Sprayer steht, weil das Risiko, erwischt zu werden, ebenso wie das Risiko, beim Sprayen selbst zu Schaden zu kommen, besonders groß ist. Auf der anderen Seite ist die Wahrnehmung von „bombten Zügen“ in der Öffentlichkeit immens, so dass hier Fame und Respect auf jeden Fall gesichert sind. Das schönste Gefühl für einen Sprayer ist morgens nach der Aktion auf dem Bahnsteig seinen „Train“ einfahren zu sehen. Entsprechend gibt es Szene-Bücher, die sich ausschließlich mit Graffiti auf Zügen beschäftigen²³, und Train-Graffiti wird als städtische Krise und Ausgangspunkt von Unsicherheitsgefühlen gesehen²⁴, aber auch als Kunstform gehandelt²⁵.

Gewalt

Graffiti-Sprayer sind in der Regel gewaltfrei, auch wenn seit einiger Zeit eine erhöhte Gewaltbereitschaft (z.B. gegenüber Zugbegleitern) und auch innerhalb der Szene sowie ein Anstieg beim Besprayen von Zügen und der „kriminellen Energie“ (z.B. durch Vermummung, verstärkte strategische Planungen) festgestellt wurde²⁶. Zwar ist Darstellung von Gewalt durchaus in einzelnen Bildern zu sehen, sie wird jedoch nicht verherrlicht. Die Sprayer betrachten sich selbst als „gewaltfrei“, wobei die Beschädigung fremden Eigentums als durchaus vertretbare Handlung gesehen wird, auch weil damit Territorialmarkierungen verbunden sind, die schon früh von der Wis-

²³ Graffiti Art 13: Deutschland:Züge – Trains – Yards. Die Geschichte der deutschen Graffiti auf Zügen. Berlin 2001; B. van Treeck, Wholecars – Graffiti auf Zügen, Berlin 1996

²⁴ J. Austin, Taking the Train: How Graffiti became an Urban Crisis in New York City, Columbia Univ. Press, 2001

²⁵ M. Cooper, H. Chalfant, Subway Art, 1989

²⁶ LKA Sachsen, KPK-Arbeitsgebiet Graffiti, Sachstandbericht 2000, Dresden

senschaft untersucht und beschrieben wurden²⁷. Als Medium zur Kommunikation zwischen den Sprayern, aber auch um „fame“ zu dokumentieren, gewinnt das Internet zunehmend an Bedeutung. Sprayergruppen, aber auch einzelne Sprayer dokumentieren ihre Werke im Internet, es bilden sich Crews, und Orte für gefahrloses Spraying (Yards) werden bekannt gegeben und Meinungen ausgetauscht. Das Internet wird ebenso intensiv für Werbung (z.B. für Spray-Cans) benutzt, wie die einschlägigen Zeitschriften, in denen z.B. train graffiti abgebildet werden, für Werbung für entsprechende Kleidung.

Prävention²⁸

Frühere Versuche, Wände, Straßenbahnen oder Züge legal und sogar gegen Entgelt besprühen zu lassen, sind offensichtlich fehlgeschlagen: Dadurch werden „illegale“ Graffiti nicht reduziert, u.a. weil in der Graffiti-Szene Sprayer, die vornehmlich oder ausschließlich legal oder gegen Entgelt sprühen, verachtet werden. Entsprechend ist auch die Bereitstellung von bestimmten Flächen, um dort Graffiti anzubringen, nicht geeignet, präventiv zu wirken. Als wirkungsvoll herausgestellt haben sich jedoch ein sogenannter „Anti-Graffiti-Lack“, bei dem es sich um eine transparente Farbe handelt, die als Schutzanstrich das Eindringen von Lackfarben in den Untergrund verhindert und die Reinigung wesentlich erleichtert. In nahezu allen größeren deutschen Städten werden solche Schutzanstriche inzwischen an von Sprayern besonders stark frequentierten Objekten aufgetragen. Als wirkungsvoll hat sich ebenso das schnelle und einfache Entfernen von Tags und Pieces herausgestellt, wobei der erwünschte Erfolg nicht immer eintritt und häufig Sprayer mit den Behörden in einen „Beharrlichkeitstbewerb“ eintreten. Zu beobachten ist hier ein Verdrängungseffekt, d. h. die Gebiete oder Bereiche, die entweder geschützt sind oder in denen Graffiti sofort entfernt werden, werden gemieden und man weicht in andere Bereiche aus. Bewährt haben sich offensichtlich auch Täter-Opfer-Ausgleichsmaßnahmen, in denen die Sprayer ihre illegalen Graffiti entfernen müssen. Einige Städte stellen hierzu eigene Anti-Graffiti-Mobile zur Verfügung, in denen die entsprechenden Reinigungsmittel vorgehalten werden²⁹. Bei einer rigorosen Strafverfolgung der Graffiti-Sprayer durch Geld- oder Freiheitsstrafen besteht die Gefahr, dass er noch stärker in die Szene abgedrängt wird. Daher müssen die Forschungen, die sich mit dem Problem der jugendlichen Subkultur im innerstädtischen Bereich beschäftigen, stärker als bisher zur Kenntnis genommen und für Präventionsmaßnahmen nutzbar gemacht werden³⁰. Erfolgreich sind hingegen intensive Präventionsaktivitäten der Polizei, wenn sie angemessen vorbereitet und durchgeführt werden. So zeigt das Landeskriminalamt Sachsen, das bereits im Bereich des Rechtsextremismus mit der Kombination von Prävention und Repression erfolgreich war, dass die Kombination von Flugblättern, Informationen für Eltern, Sprayer und Geschädigte und offensiven polizeilichen Maßnahmen unerwünschte Graffiti zurückzudrängen sind.

²⁷ D. Ley, R. Cybriwsky: Stadt-Graffiti als Territorialmarkierung. In: S. Müller (Hrsg.), Graffiti. Tätowierte Wände, Bielefeld 1985

²⁸ In diesem Teil werden Ergebnisse einer Umfrage dargestellt, die zwischen April und Dezember 2001 vom Autor im Rahmen der für die Europäische Transportministerkonferenz durchgeführte Studie in insgesamt 19 europäischen Ländern und 29 Großstädten durchgeführt wurde.

²⁹ Vgl. A. Schmitt, M. Irion, Graffiti. Problem oder Kultur. Modelle zur Verständigung. München 2001, S. 139 ff; U. Samland, Der Täter-Opfer-Ausgleich im Zusammenhang mit Graffiti. Diplomarbeit, Hochschule für Polizei Villingen-Schwenningen 2001

³⁰ Vgl. Z.B. den Seminarbericht Youth Cultures and the Modernisation: a world in the making? Im Zusammenhang mit dem Projekt "The Europe of cultural cooperation" des Europarates <http://culture.coe.fr/./postsummit/citizenship/documents/eseminar981208refdoc.htm>; s.a. Crime and Urban Insecurity in Europe: The role of local authorities. CLRAE recommendation, unter www.cm.coe.int/dec/2001/745/126.htm

Videoüberwachung und anderes

Ansonsten gibt es europaweit eine ganze Reihe von Maßnahmen, die Verkehrsbetriebe und Städte gegen Vandalismus und Graffiti einsetzen: So werden inzwischen sehr häufig Video-Kameras in Bahnen und Bussen eingebaut, mit ihnen werden aber auch Bahnhöfe und Haltestellen überwacht. Zusätzlich werden (z.B. in Dublin) mobile Inspektoren eingesetzt, die in direktem Kontakt mit der Polizei stehen. Dort werden auch die Scheiben von Doppeldecker-Bussen mit Plastikfolie versehen, um zu verhindern, dass Steine, die auf die Busse geworfen werden, in den Innenraum eindringen können. Dieses Verfahren ist allerdings sehr teuer und aufwändig und zudem anfällig für „Scratching“, das inzwischen zu einem dominanten Problem geworden ist. Verschiedene Städte haben eigene Präventionsmaßnahmen gegen Vandalismus und Graffiti entwickelt. In Helsinki wird ein „Stop to graffities and vandalism“-Projekt in Zusammenarbeit zwischen Polizei, öffentlichen Verkehrsbetrieben und Bürgern durchgeführt. Zusätzlich werden auch hier Plastikfolien aufgetragen, um Graffiti schneller entfernen zu können. Insgesamt soll dadurch eine Reduktion um 20% erreicht worden sein. Weitere Modelle gibt es in Rotterdam, Brüssel und insbesondere Paris, wo sich ein Projekt an Jugendliche in den Außenbezirken der französischen Hauptstadt richtet, die in den letzten Jahren durch massive Gewalttaten auch gegenüber Einrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs aufgefallen waren. Auch deutsche Städte wie Berlin, Frankfurt, Hamburg und Chemnitz berichten, dass die Verwendung neuartiger, vandalismusresistenter Materialien sowie von Anti-Graffiti-Beschichtungen auf gefährdeten Flächen zusammen mit verstärkten Sicherheitsmaßnahmen dazu beigetragen haben, die Anzahl der Vandalismusschäden sowie die Kosten zu reduzieren. Dazu gehören u.a. sog. „Opferschichten“ aus Wachs. Diese Maßnahmen werden z.T. (Chemnitz) durch öffentliche Zuschüsse unterstützt werden. Ziel ist es fast immer, Graffiti schnell zu entfernen (innerhalb von 24 bis 72 Stunden) oder verunreinigte Züge sofort aus dem Verkehr zu ziehen. Allerdings ist die durch solche Maßnahmen erzielte Reduktion von Straftaten nicht immer eindeutig.

Objektive und subjektive Sicherheit im ÖPNV

In Kopenhagen hat sich die Abschaffung des 10er-Karten Vorverkaufs auf den Bussen und damit die Tatsache, dass weniger Geld beim Busfahrer vorhanden ist, als „sehr erfolgreich“ erwiesen. In Bochum und Chemnitz wurde die Bestuhlung in Bussen in vom Fahrer entfernten Bereichen so verändert, dass der Fahrer die hinteren Sitzreihen besser einsehen kann. In Berlin werden nur noch solche Züge beschafft, die vom ersten bis zum letzten Wagen durchgängig sind. Fahrgastsprechzellen und transparente Windfänge werden ebenso eingesetzt. Belebtheit und soziale Kontrolle als Faktoren werden bewusst in Berlin eingesetzt, wo man durch kürzere Züge in fahrgastschwachen Zeiten eine Erhöhung des Sicherheitsgefühls erreichen will. In den Bussen ist ein Einsteig ab 20 Uhr nur beim Fahrer möglich, der den Fahrschein kontrolliert. In Frankfurt wurden die Fahrerraumrückwände transparent gestaltet, damit der Fahrer freien Blick in den Fahrgastraum hat.

Zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Fahrgastsicherheit sollen in Berlin folgende Maßnahmen ergriffen werden: Mehr Personaleinsatz, baulich-technische und betriebliche Maßnahmen, Verbesserung des Erscheinungsbildes, Patenschaften für Bahnhöfe, Sponsoring, Streetball-Night für Jugendliche, Verbesserung der Informationslage und Datenverbund, Verstärkte Präsenz von Sicherheitskräften (u.a. Be-

schäftigung von Sozialhilfeempfängern und Arbeitslosen), Einführung von Beförderungsverboten, Rauch- und Alkoholverbote, Schadensersatzpauschalen als Vertragsstrafen im Rahmen des Beförderungsvertrages.

Die Berliner Verkehrsbetriebe gehen davon aus, dass Gewalt im öffentlichen Personennahverkehr durch eine Verbesserung der sozialen Atmosphäre positiv beeinflusst werden kann. Dazu sollten sich die Fahrgäste mit dem öffentlichen Nahverkehr als ihrem Verkehrsmittel identifizieren. Insbesondere Jugendlichen soll der ÖPNV nahe gebracht werden. Zwischen Fahrgästen und den Beschäftigten der Verkehrsunternehmen sowie den Sicherheitskräften sollen gegenseitige Vorbehalte und Vorurteile abgebaut werden. Beispielsweise werden durch geeignete Mitarbeiter in unregelmäßigen Abständen Schulen besucht, wo Gespräche mit Lehrern und Schülern stattfinden, um gegenseitiges Verständnis zu bilden. Durch besondere Aktivitäten wird zudem versucht, gerade auf das jugendliche Umfeld einzugehen und ihnen ein anderes Wertigkeitsgefühl für den ÖPNV zu vermitteln. Die Jugendlichen sollen zum ÖPNV einen eigenen Bezug bekommen, der ihnen deutlich macht, dass es auch ihnen persönlich schadet, wenn Züge auf Grund von Sachbeschädigungen nicht fahren können.

Private Sicherheitsdienste

Für die Sicherheit in Bahnen und Bussen sind zumeist die unmittelbar bei den Verkehrsbetrieben beschäftigten Personen verantwortlich, häufig auch private Sicherheitsdienste (z.B. in Stockholm, wo diese privaten Sicherheitsdienste auch Vorfelddermittlungen, z.B. im Graffiti-Milieu betreiben), manchmal auch eine Kombination von allem: In Berlin führt eigenes Personal der Verkehrsbetriebe mit der Polizei und dem Bundesgrenzschutz Doppelstreifen durch. Zusätzlich werden private Sicherheitsdienste beschäftigt. In anderen Städten gibt es Doppelstreifen von Polizei und privaten Sicherheitsdiensten. Immer wird betont, dass diese Arbeit in enger Kooperation mit der Polizei erfolgt. In Paris sind ca. 1.000 Personen der „Groupement de Protection et de Sécurisation des Réseaux“ von den Verkehrsbetrieben (RATP) beschäftigt. Brüssel hat eine eigene Metro-Polizei, und in Kopenhagen soll eine Privatgesellschaft sehr erfolgreich sei, die in der S-Bahn junge Menschen einsetzt, die – so die dortigen Verkehrsbetriebe – „die Sprache der Vandalen sprechen“. In einer automatischen Metro, die in Kopenhagen Ende 2002 in Betrieb genommen werden soll, sollen „Metrostewards“ eingesetzt werden. In Frankfurt werden täglich ein Drittel der nach 21.00 Uhr verkehrenden Züge durch Sicherheitsmitarbeiter begleitet. Zusätzlich sind kameraüberwachte Treffpunkte mit Gegensprechanlagen vorgesehen. München setzt zivile Ermittler ein, um Straftäter zu überführen- allerdings mit eher bescheidenem Erfolg: Im Jahre 2001 konnten von Januar bis September gerade einmal 4 (vier) Täter ermittelt werden.

Straftaten im ÖPNV

In Hamburg wurden 2000 1.768 Straftaten im Bereich des Personennahverkehrs registriert³¹. Dabei ist zu berücksichtigen, dass jährlich mehrere Millionen Fahrgäste die Bahnen und Busse benutzen. In München ereignen sich (nach Angaben der dortigen Verkehrsbetriebe) lediglich 4% aller Straftaten in der U-Bahn (etwa 4.750 pro Jahr).

³¹ Zu den registrierten Delikten gehören u.a. Bedrohung, Nötigung, Sachbeschädigung, Widerstand sowie schwerere Delikte.

Bei jährlich fast 300 Millionen beförderten Personen bedeutet dies ein Verhältnis von 1: 61.500, d.h. auf über 60.000 Fahrgäste kommt jährlich eine Straftat.

In Berlin konnte die Anzahl der im S- und U-Bahnbereich registrierten Straftaten zwischen 1992 und 1998 massiv reduziert werden (z.B. bei Raub von 638 auf 124 und bei Körperverletzung von 947 auf 403³²); dennoch hat sich das Sicherheitsempfinden tagsüber nicht verändert, nachts in U-Bahnen und Bussen sogar verschlechtert. Der Berliner Senat hat zusammen mit den Verkehrsbetrieben ein Sicherheitskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr erarbeitet. Nach dessen Einführung ging im Jahr 1998 die Zahl der Straftaten im öffentlichen Personennahverkehr gemäß einer manuellen Sondererfassung der Polizeilichen Kriminalstatistik auf 8.043 (gegenüber 13.739 im Jahr zuvor) zurück. In diesem Jahr wurden in Berlin über eine Milliarde Fahrgäste befördert; damit kommt dort auf über 120.000 Fahrgäste eine Straftat.

Auf der Grundlage der von der Polizei erfassten Delikte ergeben sich folgende Werte für das Jahr 1998 (Straftaten je 100.000 Einwohner):

| Delikte | In der Stadt Berlin insg. | Im Bereich der Verkehrsbetriebe |
|--------------------|---------------------------|---------------------------------|
| Raub insgesamt | 250,1 | 0,01 |
| Taschendiebstahl | 556,8 | 0,59 |
| Körperverletzungen | 1 182,9 | 0,04 |
| Sexualdelikte | 94,0 | 0,002 |

Trotz dieser positiven Zahlen fühlen sich zwar tagsüber 95% der Kunden in der S-Bahn „sicher“; abends und nachts (nach 20 Uhr) sind es aber nur noch 47%.

Bochum

In Bochum wurde erstmals in Deutschland eine „Zentralstelle für regionales Sicherheitsmanagement und Prävention“ (ZeRP) gegründet. Ziel dieser Zentralstelle ist es, die Aktivitäten im Zusammenhang mit Sicherheit und Ordnung in Bochum und den angrenzenden Städten und Gemeinde zu koordinieren und weiter zu entwickeln³³. Die ZeRP stimmt übergreifende Maßnahmen z.B. gegen Graffiti, Alkohol u.a. ab und hat einen „Werkzeugkasten Prävention“ entwickelt. Dazu gehören gemeinsame Streifengänge von Polizei und Service-Mitarbeitern, eine fahrende Notrufsäule, Hausrecht für Polizeibeamte, ein Fan-Projekt Schalke 04, die Beseitigung von Angsträumen an bestimmten Haltestellen, ein Deeskalationstraining der Mitarbeiter, Schulungen zur Verhinderung fremdenfeindlicher Straftaten, Sicherheitsveranstaltungen für Senioren und Kinder, Haltestellenpatenschaften durch Schulen, dynamische Fahrgastanzeigen, Gespräche statt Strafe bei jugendlichen Schwarzfahrern u.a.m. Besonders interessant ist das Projekt „Schüler als Fahrzeugbegleiter“, das inzwischen bundesweit Nachfolger gefunden hat. Schülerinnen und Schüler der 8. Klassen, die eine entsprechende Schulung durch Polizei und Verkehrsbetriebe bekommen haben und Ausweise der Verkehrsbetriebe tragen, werden zur Begleitung in Schulbussen ein-

³² Abgeordnetenhaus von Berlin, Drucksache 13/4172 S.4

³³ BOGESTRA ZeRP, Ordnungspartnerschaft ZeRP, Statusbericht und Auswertung 2000

gesetzt, um Streite zu schlichten, Vandalismus zu verhindern und als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen. Derzeit sind in Bochum über 200 Fahrzeugbegleiter unterwegs. Als Erfolge ein Rückgang der Vandalismusschäden, mehr Sicherheit auf dem Schulweg, eine gestiegene Beförderungsqualität, starker Rückgang der Beschwerden von Eltern, Schülern, Lehrern, Fahrern, größere Zufriedenheit und bessere Kommunikation aller Beteiligten sowie deutliche Förderung von Zivilcourage und Verantwortungsbewusstsein der aktiven Schülerinnen und Schüler genannt.

Genf

Wie die Aufbereitung vorhandener Daten erfolgen kann, um daraus ein regionales Sicherheitskonzept zu entwickeln, zeigt das Beispiel der Genfer Verkehrsbetriebe. Nachdem man dort einen Zusammenhang zwischen bemalten, besprayten Fahrzeugen und dem Sicherheitsgefühl sowie dem Schwarzfahreranteil festzustellen glaubte, versuchte man mit statistischen und graphischen Methoden (vergleichbar dem „crime mapping“) nachzugehen. So lies sich ein optisch eindrucksvolles Bild der Problembe- reiche in dieser Stadt erstellen, mit Hilfe dessen gezielte (und daher effektive und kostengünstige) Präventionsstrategien entwickelt werden können. In Genf wurde zu- dem ein Umweltschutzprojekt ISO 1400 aufgenommen³⁴, und das Thema ist Be- standteil des Leitbildes der Genfer Verkehrsbetriebe geworden.

Resümee

Sicherheit im öffentlichen Raum wird zunehmend zu einem wichtigen und prägenden Thema in der gesellschaftlichen Diskussion. Dabei spielen kommunale Verantwortlichkeiten (in Bezug auf die Sicherheit von Strassen und Plätzen) ebenso eine Rolle wie die Verantwortlichkeit der für den Personennahverkehr zuständigen Institutionen. Diese Verantwortlichkeiten können nicht voneinander getrennt werden. Strassen und Plätze einerseits, Haltestellen und Bahnhöfe andererseits sind untrennbar mit- einander verbunden und stellen oftmals wichtige Kommunikationszentren in einer Gemeinde dar. Ein Sicherheitskonzept für den Personennahverkehr muss daher in enger Zusammenarbeit zwischen den politisch verantwortlichen Gremien einer Ge- meinde, der lokalen Wirtschaft (Geschäfte, Restaurants, Vergnügungsbetriebe etc.) und den Betreibern des Personennahverkehrs erstellt werden. Die Gesamtverant- wortlichkeit für dieses Sicherheitskonzept muss wegen der übergreifende Bedeutung, aber auch wegen der gemeindesoziologischen Konsequenzen bei den politisch ver- antwortlichen Gremien einer Gemeinde liegen. Ein angemessenes Sicherheitskon- zept setzt eine angemessene Sicherheitsanalyse voraus, die die objektive Sicher- heitslage ebenso wie das subjektive Sicherheitsgefühl der Bürger und der Kunden berücksichtigen muss. Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr sind Be- standteil einer Kunden- und Dienstleistungsorientierung, die für moderne Unterneh- men selbstverständlich ist. Das gesamte Dienstleistungsangebot muss unter Berück- sichtigung dieser Aspekte zu überprüft und ggf. angepasst werden. Ein Sicherheits- konzept ist so aufzubauen, dass keine Bevölkerungsgruppen systematisch ausge- grenzt oder stigmatisiert werden. Der Personennahverkehr hat hier eine besondere gesellschaftliche Verantwortung, der dadurch nachgekommen werden muss, dass entsprechende Dienstleistungsangebote auch für Randgruppen, Angehörige von Subkulturen und sozial Benachteiligte gemacht werden. Maßnahmen zur Verbesse- rung der Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr sind aufeinander abzu-

³⁴ s. <http://www.tpg.ch/environnement/objectifs/objectifs.en.html>

stimmen und miteinander zu vernetzen. Nicht aufeinander abgestimmte Maßnahmen können dysfunktional sein und sich in ihrer Wirkung gegenseitig aufheben. Die Verantwortlichkeiten für den Bereich Sicherheit und Ordnung in Unternehmen des Personennahverkehrs sind klar zu regeln; die Einrichtung einer eigenen „task force“ hierfür, die auch die subjektiven Sicherheitsaspekte berücksichtigt, ist zu empfehlen. In dieser „task force“ sollten auch Sozialwissenschaftler und Psychologen mitarbeiten.

Die Analysen, Lösungen und Konsequenzen der Arbeit im Zusammenhang mit Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr sind den Bürgern und Kunden gegenüber auch im eigenen Interesse der Unternehmen transparent zu machen. Die in vielen Städten und Gemeinde in Europa durchgeführten Studien sind ebenso wie Lösungsansätze und Projekte stärker als bisher auszutauschen und öffentlich zu diskutieren. Im Sinne von „best practice Modellen“ sollte versucht werden, einen europäischen Standard für Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr zu etablieren.

Thomas Feltes, Bochum

mail@thomasfeltes.de; www.thomasfeltes.de