

Thomas Feltes

Vandalism and Security in Urban Public Passenger Transport

Vandalismus und Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr – Zusammenhänge und Lösungsansätze

Report for the ECMT Round Table 123, April 11-12, 2002, Paris

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

In den letzten Jahren hat europaweit das Thema öffentliche Sicherheit im öffentlichen Raum, d.h. auf Strassen und Plätzen, vor allem aber auch an Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Orten, wo einander unbekannte Menschen zusammenkommen, an Bedeutung gewonnen. Beeinflusst auch durch die Entwicklungen in New York und der dort entwickelten sog. „Zero-Toleranz-Strategie“ haben Städte und Gemeinde in Europa damit begonnen, nicht nur die offizielle Sicherheitslage zu thematisieren, sondern auch das, was man als „subjektives Sicherheitsgefühl“ bezeichnet: Die oft unbegründeten, aber teilweise massiv vorhandenen 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 besteht. Das Schaubild 1 macht dies anhand einer 1996 in Deutschland durchgeführten Befragung von 20.000 Bürgern deutlich^[1] (*Picture 1*).

Die Konsequenzen aus diesem Ergebnis sind bedeutsam: Im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion stehen verstärkt das bislang kaum berücksichtigte subjektive Sicherheitsgefühl der Bürger und die damit verbundene Dunkelfeldproblematik. Damit zusammenhängende notwendige theoretische wie praktische Überlegungen werden im folgenden dargestellt.

Öffentliche wie individuelle Sicherheit wird zunehmend als wichtiges Gut in der postmodernen Gesellschaft gesehen – sowohl im „privaten“ wie im „öffentlichen“ Bereich, zu dem auch der Personennahverkehr gehört. Der demokratische Staat ist verpflichtet, dieses Gut seinen Bürgern zu garantieren und er wird zunehmend daran gemessen, wie gut er dies tut. Gleiches gilt auch für den Personennahverkehr: Nicht nur Pünktlichkeit, Preiswürdigkeit und Qualität der Beförderungsmittel spielen eine Rolle, sondern zunehmend auch das Gefühl „sicher“ unterwegs zu sein. Sicherheit hat als Standortfaktor nicht nur für Firmen und Dienstleistungsunternehmen, sondern zunehmend auch für Privatpersonen eine große Bedeutung.

Sicherheit gehört insgesamt betrachtet zur immateriellen Infrastruktur aller gesellschaftlichen Gruppen, aber vor allem auch der sozialen Schichten, die den öffentlichen Nahverkehr benutzen. Dabei muss wahrgenommene Lebensqualität nicht identisch sein mit realer Lebensqualität und subjektivem Wohlbefinden. Die kriminologische Forschung konnte bereits in den 70er Jahren, verstärkt aber dann in den 80er Jahren nachweisen, dass sowohl spezial-, als auch generalpräventive Maßnahmen ihre Grenzen haben. Weder mit Behandlung und Therapie, noch mit Abschreckung und Repression lässt sich das Problem Kriminalität lösen. Auch überkommene Vorstellungen von polizeilichen Maßnahmen mussten aufgegeben werden. Dazu gehört z.B. die Tatsache, dass die Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit nur bedingt realisierbar ist und selbst dort, wo sie (z.B. durch massiven Polizeieinsatz) realisiert wird, nicht zu einer Lösung, sondern lediglich zu einer räumlichen oder deliktischen Verlagerung von Problemen führt.

Auch die Reduktion von Tatgelegenheiten und individuelles Schutzverhalten führen nicht oder zumindest nicht immer oder nicht auf Dauer zu einer echten Reduzierung von Kriminalität. 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.

Das Beispiel New York hat dabei folgendes deutlich gemacht: Unbestreitbar ging die registrierte Kriminalität dort zurück, und viele Bürger und Besucher berichten, dass sie sich in bestimmten Bereichen der Stadt nun sicherer fühlen. Die sog. „Zero-Toleranz-Strategie“ war vom New Yorker Polizeipräsidenten Bratton aus dem

Bereich des öffentlichen Nahverkehrs übernommen worden. Was Bratton dort praktiziert und was funktioniert hatte, wollten er und sein Nachfolger Safir auch auf öffentlichen Strassen und Plätzen anwenden. Allerdings sind die Erfolge durchaus umstritten, nicht zuletzt aufgrund der zum Teil brutalen Verhaltensweisen der New Yorker Polizei vor allem Randgruppen und Minderheiten gegenüber. Das „New Yorker Modell“^[2] und die Kriminalitätsrückgänge in den USA haben einerseits für weltweite Aufmerksamkeit gesorgt^[3]. Andererseits standen New Yorks Bürgermeister Giuliani und sein Polizeichef bis zum 11. September 2001 auch massiv unter Kritik. So waren bereits 1997 54% der New Yorker Bürger der Auffassung, dass die Polizei lügt, Gesetze bricht und Beweise fälscht, um die Verurteilungszahlen zu erhöhen. 1998 waren die Beschwerdezahlen bei der New Yorker Polizei um 40% gegenüber 1995 angestiegen, und 1997 mussten von der Stadt New York rund 27 Mio. US Dollar Schadensersatz für unrechtmäßige Polizeimaßnahmen gezahlt werden. Anfang 1999 glaubten zwei Drittel der New Yorker, dass Gewalt gegen Minderheiten innerhalb der Polizei weit verbreitet sei, und die Zahl der Anhänger der Polizeistrategie von Bratton und Giuliani sank von über 80% auf 42%. Drei Viertel der schwarzen und immerhin ein Drittel der weißen New Yorker geben ihrer Polizei die Note „mangelhaft“ und insgesamt mehr als die Hälfte glaubte, dass die meisten Polizisten im Dienst mehr Gewalt ausüben als nötig^[4]. Zudem wurden vergleichbare Kriminalitätsrückgänge in den USA insgesamt und in anderen Städten festgestellt, die nicht nach dem „New Yorker Modell“ arbeiten. In Boston, wo die Polizei einen deutlich differenzierteren Weg als in New York geht und intensiv mit den Bürgern und verschiedenen Institutionen im Gemeinwesen zusammenarbeitet, ist der Rückgang sogar noch deutlicher: Dort sind die Tötungsdelikte im gleichen Zeitraum um 77% zurückgegangen^[5] - und dies, obwohl die Polizei in Boston weder personell verstärkt wurde wie in New York, noch die „New Yorker Linie“ übernommen hat. Im Gegenteil: Die Beziehungen zwischen der Polizei und den ethnischen Gruppen in Boston wurden sichtbar verbessert, indem z.B. farbige Gemeindevertreter sich regelmäßig mit der Polizei treffen und entsprechende Strategien diskutieren. Die „Ten-Point-Coalition“ dürfte der eigentliche Schlüssel zum Erfolg sein – verbunden mit deutlicher Distanzierung der Polizeiführung von Polizeigewalt und unnachgiebiger Verfolgung von polizeilichen Übergriffen. Auch andere Modelle wie das in Chicago^[6] haben gezeigt, dass die Zusammenarbeit mit den Bürgern der entscheidende Faktor ist, von dem man auch für den Bereich des öffentlichen Nahverkehrs lernen kann.

Daraus und auch aus verschiedenen Projekten in Europa kann man lernen, dass ein kommunales Sicherheitskonzept, ähnlich wie ein kommunales Verkehrskonzept, ein maßgeschneidertes Sicherheitskonzept sein muss. Ein solches Konzept verlangt als erstes 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.

Dies bedeutet:

Erstens muss eine Analyse der bekannten Sicherheitslage erfolgen, wie sie sich in z.B. in der Kriminalstatistik oder in Erfassungen der Personennahverkehrsbetriebe findet. Dabei sind die bekannten Einschränkungen, wie die Dunkelfeldproblematik sowie Faktoren, die das Anzeigeverhalten beeinflussen können, zu berücksichtigen.

Zweitens muss eine Analyse des subjektiven Sicherheitsgefühls der Bürger bzw. der Kunden und der von ihnen benannten allgemeinen Probleme durchgeführt werden.

Diese Vorgehensweise ist deshalb von Bedeutung, weil es wichtig ist, die subjektive Befindlichkeit und die objektive Lage zu verändern. Zudem kann man sich so intensiver mit dem Unterschied beschäftigen, der zwischen dem subjektiven Sicherheitsempfinden und der objektiven Lage besteht. Diese Analyse gibt Hinweise auf Situationen und Konstellationen, die den einzelnen Bürger oder Kunden beunruhigen und die ansonsten nicht unbedingt zu erkennen sind. Die Analyse kann mit Hilfe einer Befragung, die repräsentativ, aber auch selektiv (z.B. durch eine Expertenbefragung oder Interviews mit Meinungsführern) durchgeführt werden kann, erfolgen. Solche Befragungen haben dann, wenn sie zu spürbaren Veränderungen führen, über den Informationsgewinn hinaus noch weitere positive Folgen: Die Bürger und die Kunden fühlen sich und ihre Probleme oder Bedürfnisse ernstgenommen. Die Analyse bedeutet in diesem Zusammenhang, die Probleme und Unsicherheiten, die Bürger und Kunden empfinden, zu benennen und gemeinsam mit anderen für Abhilfe zu sorgen.

Eine besondere Aufgabe besteht dabei darin, zu definieren, wann ein Problem als unmittelbares Problem z.B. des Betreibers anzusehen ist, 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. das Problem der Nichtsesshaften an Bahnhöfen). Diese Probleme können nur gemeinsam mit anderen oder von anderen gelöst werden.

Im Ergebnis kann eine solche Analyse verschiedene Konsequenzen haben, die von einer Intensivierung von Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen über verstärkte Präventionsmaßnahmen (auch technischer Art) bis hin zu vollkommen neuen Konzepten führen. Wichtig ist, dass von Anfang an alle in der Gemeinde Verantwortung tragenden Personen und Institutionen an der Analyse und an der Entscheidung über daraus zu ziehende Konsequenzen beteiligt werden.

Bei allen Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass die Furcht vor unmittelbarer Kriminalität (also dem direkten Opferwerden) für die meisten Bürger eigentlich von untergeordneter Bedeutung ist und oftmals überschätzt wird: Wen man die Bürger „offen“ nach Problemen fragt, die sie bedrohen oder in ihrer Lebensqualität einschränken, dann fühlt sich nur ein kleiner Personenkreis durch "Kriminalität" tatsächlich bedroht. Gibt man das Thema „Kriminalität“ allerdings explizit vor, dann wird es von der Mehrzahl der Befragten als Problem bestätigt. Ebenso, wenn man konkret nach bestimmten Orten oder Situationen fragt. Dabei sind es nicht nur ältere Menschen, die Kriminalität als Problem sehen, sondern zunehmend auch jüngere. Die in verschiedenen Umfragen in Deutschland nachgewiesene hohe Furchtausprägung der 14- bis unter 20jährigen Männer bzw. der unter 25jährigen Frauen und eine damit einher gehende Tendenz zum Vermeidungsverhalten vor allem bei Frauen weist hin auf eine Beeinträchtigung der städtischen Lebensqualität, wie sie als Begleiterscheinung des Funktionswandels der Innenstädte (Dominanz der Geschäftsfunktion bei Verlust der Wohn- und Kommunikationsfunktion) auch Gemeinden mit reicher historischer Tradition betrifft.

Die wahrgenommene Gefährdung durch Kriminalität ist dabei nur ein (und keinesfalls der dominierende) Aspekt der Entwicklung der städtischen Lebensumwelt. Dies belegt die deutliche Dominanz der Verkehrsproblematik 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 Stelle[7].

Warum haben die Bürger Angst, obwohl objektiv betrachtet dazu oftmals kein Anlass besteht? In einer von mir 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 von den „Nicht-Opfern“ im Hinblick auf ihre Verbrechensfurcht und individuelle Unsicherheit. Diejenigen aber, die 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, obwohl sie selbst nicht Opfer geworden waren. Das „Opferwerden vom Hörensagen“ hat somit deutlich negativere Auswirkungen auf das individuelle Sicherheits- und damit Lebensgefühl, als tatsächlich selbst Opfer zu werden (dies gilt für leichtere Delikte und nicht-multiple Viktimisierung)[8]. Dies bedeutet, dass die Kommunikation über Unsicherheit wichtiger oder bedrohlicher ist, als Unsicherheit oder Sicherheit selbst. Bekanntlich ist ein schlechtes Image (auch für ein Unternehmen des Personennahverkehrs) sehr schnell zu bekommen, aber nur sehr langsam und aufwendig abzubauen.

In dieser und in anderen 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“ gibt. 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 eher eine Last, die sogar paralisieren kann und die zunehmend auch für gesellschaftspolitische Zwecke funktionalisiert wird.

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*“[9]. 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[10]. 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 die eigene Rente zu komplex, zu wenig transparent und nicht beeinflussbar sind, der besinnt sich auf naheliegende Ängste und die „bekanntesten Verdächtigen“, die ihm frei Haus geliefert werden. Da wird dann schnell der Asylbewerber, der schwarzafrikanische Drogenhändler oder der Ausländer allgemein zum Sündenbock für nicht konkret definier- und daher auch nicht kontrollierbare

Ängste. Und die Politik unterstützt kräftig dabei, indem sie den Eindruck erweckt, man müssen nur alle ausländischen Straftäter möglichst schnell abschieben (oder besser noch: gar nicht erst ins Land kommen lassen), und schon seien die Probleme gelöst.

Soziologen wie *Jürgen Habermas* sagen, dass moderne Gesellschaften gekennzeichnet sind durch eine zunehmende Individualisierung von Lebensstilen, durch zunehmende und unterschiedlich betriebene Suche nach Lebenssinn, durch zunehmende Marginalisierung und Filtering-Down-Prozesse, durch Kommunikationsverarmung und daraus resultierend geringere Interaktionsintensität, durch niedrigere Toleranzgrenzen und geringere Bereitschaft, Konflikt informell zu lösen, und schließlich durch eine zunehmende *"Unwirtlichkeit unserer Städte"*, die *Alexander Mitscherlich* bereits 1969 beschrieben hatte [11]. Auf der anderen Seite mehren sich die Anzeichen dafür, dass der über Jahre, ja sogar Jahrhunderte entstandene Gesellschaftsvertrag immer mehr aufgekündigt wird, sich Machtverhältnisse immer mehr verhärten und ein arroganter Liberalismus verkündet wird, der sich über Arbeitslosigkeit hinwegsetzt, ja sie sogar protegiert. *Pierre Bourdieu* hat dies als die Wiederkehr des Sozialchauvinismus bezeichnet [12].

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 zu wenig beachtet.

Fragt man konkret danach, wovor sich die Menschen z.B. auch im Bereich des Personennahverkehrs fürchten, dann tauchen auch hier die Themen „Fremde“ und „Jugend“ wieder auf. „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 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 Ziel muss es sein, diese Angst zu reduzieren. Dazu 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 manchmal 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 möglicherweise „ungewohnt“ verhalten. Das Unsicherheitsgefühl wird dadurch verstärkt, dass man diesen Gruppen meist alleine begegnen, da man als Erwachsener in der Regel alleine unterwegs ist (insbesondere im Personennahverkehr). Damit fühlt man sich schon zahlenmäßig den anderen unterlegen und damit unsicher. Darüber hinaus werden bewusst oder unbewusst Zusammenhänge zwischen „Herumlungern“ und erhöhter Devianz oder Kriminalität hergestellt, auch ohne dass es dafür „objektive“ Nachweise oder 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“ [13], obwohl dies nach der offiziellen Statistik nicht unbedingt der Fall war.

Auf der anderen Seite gab nur ein Bruchteil der Befragten an, dass sie dort, wo sie Angst haben, schon einmal selbst Opfer einer Straftat geworden sind. Offensichtlich ich aber hier 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. Auch aus diesem Grund sollte dieser Personengruppe verstärkt Aufmerksamkeit zugewendet werden.

Neben den personalisierten Befürchtungen spielen auch Signale der Sicherheit bzw. Signale der Unsicherheit oder Unordnung (signs of incivilities) in dieser Diskussion ebenso wie das Stichwort der „social disorder“ 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 „zweifelhaften Gestalten“, meist sich auch vom Aussehen her von den „Eingeborenen“ unterscheidende Ausländer. Die Menschen fühlen sich unwohl wo es dunkel oder dreckig ist, und wo eben diese „Fremden“ sind[14]. Dies wurde auch bei mehreren Befragungen, die vor einigen Jahren von einer Forschungsgruppe, der ich angehörte, durchgeführt wurden[15], angegeben.

In einer im Jahr 2000 von mir im Süden Deutschlands 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%) genannt[16].

Wenn sich bestimmte Personen bedroht und in ihrer Lebensqualität eingeschränkt fühlen, dann sind dies zumeist Alte, zunehmend aber auch, wie dargestellt, Kinder und Jugendliche. Auswirken kann sich diese Angst auf das alltägliche Verhalten: Ältere Menschen gehen abends nicht mehr aus dem Haus oder meiden bestimmte Gebiete, jüngere haben Angst auf dem Schulweg oder in der Schule. 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 rangiert[17], wobei sich insbesondere junge Menschen allgemein durch unsoziales Verhalten belästigt fühlen oder ein Opfer dieses Verhaltens wurden[18]. Dabei sind sich die Befragten darin einig, dass Abfall und Graffiti negative Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl haben. So kommt das Britische *Home Office* in der Zusammenfassung dieser Studie zu dem eindeutigen Ergebnis, dass es einen (statistischen) Zusammenhang zwischen Unordnung, Kriminalität und Sicherheitsgefühl gibt, wobei unter Bezugnahme auf eine Studie des amerikanischen National Institute of Justice darauf hingewiesen ist, dass es sich nicht um einen kausalen Zusammenhang handelt, sondern dass Unordnung und Kriminalität besonders in Gebieten auftreten, in denen die soziale Kontrolle gering und das Armutsniveau hoch ist[19]. Diese Studie hatte sich mit der Frage beschäftigt, ob öffentliche Unordnung zu Kriminalität führt[20]. Im Ergebnis zeigen die Autoren, dass es zwar einen Zusammenhang zwischen Kriminalität und öffentlicher Unordnung gibt, dass aber Unordnung nicht unmittelbar und direkt Kriminalität entstehen lässt. Vielmehr sind es die sozio-strukturellen Bedingungen einer Nachbarschaft, die beides gleichzeitig begünstigen. Dementsprechend nützt es wenig, die Unordnung zu beseitigen, ohne sich auch den strukturellen Bedingungen zuzuwenden.

Dies sind individuelle Beeinträchtigungen der Lebensqualität, die aber auch von allgemeiner 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, ein Gebiet, wo „man“ nicht hingeht. Verbrechensfurcht, ob berechtigt oder nicht, hat damit massive Konsequenzen: Bürger meiden bestimmte Strassen, Wege oder Plätze, die dadurch wiederum auch objektiv „leerer“ und furchterregender werden. Es beginnt eine „Furchtspirale“: Da weniger Menschen unterwegs sind, hat man mehr Angst, da man mehr Angst hat, meidet man diese Gegenden etc. Viele der in der Schweiz von mir Befragten gaben als Grund für ihre Ängste an: Es sei niemand da, der ihnen in einer Not- oder Gefahrensituation helfen könne. Dabei spielen durchaus auch andere Ängste eine Rolle: Alte Menschen gehen auch deshalb oftmals nicht alleine aus, da sie Angst davor haben, zu stürzen und hilflos liegen zu bleiben.

Das Thema „Verkehr“ spielt bei den Problemen in den Städten und Gemeinden dabei eine wichtige Rolle: Sowohl in der Form des Individualverkehrs, als auch in der Form des öffentlichen Nahverkehrs. 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 der jährlich durchgeführten, USA-weiten Befragung stehen die Bereiche „Development/ growth/ traffic“ und „Roads/ infrastructure/ transportation“ auf Rang 5 und 6, nach den Problemen „Education“ auf Platz 1, „Crime/ violence“ (Platz 2), „drugs/ alcohol“ (3) und „unemployment“ (4)[21].

Dabei schneidet der öffentliche Nahverkehr in der Bewertung der Sicherheit zumindest in den USA eher schlecht ab. Nach einer Gallup-Umfrage fühlten sich 1998 nur 12% der Befragten „sehr sicher“ und 24% „etwas sicher“ bei der Nutzung des Nahverkehrs. Demgegenüber fühlen sich 42% bzw. 29% sehr oder zumindest etwas sicher,

wenn sie in ihrer Wohngegend herumgehen, und 59% bzw. 25%, wenn sie im eigenen Wagen herumfahren[22]. Von Bedeutung erscheint dabei die Tatsache, dass sich das Sicherheitsgefühl im Bereich des Nahverkehrs nach dieser Untersuchung in den USA in den letzten Jahren deutlich verschlechtert hat, während es in den anderen Bereichen (Herumgehen oder Herumfahren in der eigenen Wohngegend) deutlich verbessert hat und gleichzeitig das Sicherheitsgefühl in den USA insgesamt deutlich gestiegen ist (so waren im Jahr 2000 46% der Befragten der Meinung, dass es in ihrem Gebiet weniger Kriminalität gab als im Jahr zuvor; 1990 waren dies nur 18%, 1981 sogar nur 8% [23], wobei dies insbesondere für innerstädtische Bereiche gilt, also dort, wo der öffentliche Nahverkehr eine besondere Rolle spielt (*Picture 2*).

Sicherheit in einer Gemeinde hat verschiedene Facetten und ist das Ergebnis von Bemühungen verschiedenster Institutionen. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist ein wesentlicher, wenn nicht sogar der wesentlichste Bestandteil dessen ist, was als "Lebensqualität" in postmodernen Zeiten gehandelt wird. Das Gefühl, ohne Furcht vor Straftaten wohnen und ohne Angst die öffentlichen Straßen und Plätze sowie öffentliche Verkehrsmittel nutzen zu können, ist von besonderer Bedeutung in einer Zeit, wo die soziale Grundversorgung weitestgehend gewährleistet und die meisten Bürger keine existenzbedrohenden Probleme haben. Es ist eine wichtige Aufgabe, subjektiv empfundene Verbrechensfurcht abzubauen. Dabei müssen alle Institutionen in der Gemeinde zusammenwirken. Das gilt auch für die für den Personennahverkehr Verantwortlichen: Auch sie haben eine besondere Verantwortung, sich den subjektiven Bedürfnissen und Befürchtungen ihrer Kunden zuzuwenden. Polizei wie Betreiber des Personennahverkehrs dürfen dabei nicht davor zurückschrecken, klar und deutlich auf Fehlentwicklungen oder Probleme in der Gemeinde hinzuweisen, auch wenn sie diese nicht selbst zu verantworten haben.

Für den Funktionswandel der Innenstädte bei zunehmender Dominanz von Supermärkten und Schnellimbissen und gleichzeitigem Verlust der Wohn- und Kommunikationsfunktion ist die wahrgenommene Gefährdung durch Kriminalität zwar nur ein Aspekt der Fehlentwicklung der städtischen Lebensumwelt, aber ein wichtiger. Notwendig ist ein grundlegend anderes Verständnis von Problemen, das an den Ursachen ansetzt. Der strukturellen Egoismus einer fragmentierten Gesellschaft ist eine Bedrohung demokratischer Strukturen, weil Demokratie vom Miteinander und Füreinander lebt. Der Rückzug in die Individualität wird mittelfristig zur Erosion selbst bislang stabiler Demokratien führen. Ohne die Wiederbelebung von Kommunikation und Nachbarschaften ist eine dauerhafte positive Veränderung nicht möglich. Unmittelbares Engagement aller Institutionen im Gemeinwesen für die Probleme der Bürger und unmittelbarer Kontakt mit ihnen ist wichtig. Flexible und gemeinsam gefundene Antworten auf die Herausforderungen der lokalen Gefährdung bedeuten ein neues Verständnis von kommunaler Verantwortung und unternehmerischer Tätigkeit.

Eine verlässliche Problemanalyse ist dabei 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 Fahrschein 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 man alleine sich einem Problem zuwendet. Dabei sollte durchaus eine Abkehr von der lange vorherrschenden Philosophie des „*Mehr vom Selben*“ (*Watzlawick*) statt: Man realisiert oftmals, dass mehr von etwas 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. 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 geht[24]. Andere Studien konnten nachweisen, dass die Wahrnehmung von Polizeipräsenz in der Tendenz eher mit erhöhter Kriminalitätsfurcht verbunden ist[25]. Dabei könnte es sein, dass sich Polizeipräsenz an Orten, mit denen man vertraut ist, anders auswirkt als an Orten geringer Vertrautheit[26]. Zudem gibt es offensichtlich einen Schwellenwert, dessen Überschreitung für das Sicherheitsgefühl der Bürger bzw. der Kunden kontraproduktiv ist.

2. Öffentliche Sicherheit, Vandalismus und Graffiti: Zusammenhänge und Vermutungen

Das Thema „Graffiti“ ist derart komplex, dass an dieser Stelle nur Fragmente behandelt werden können. Die Literatur zu diesem Thema ist nahezu unüberschaubar, auch wenn sich der Mehrzahl der Bücher mit den künstlerischen Aspekten von Graffiti beschäftigt. Der Begriff „Graffiti“, 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 (*Picture 3*). Man findet und fand sie an Kirchenmauern, Gefängnissen und Schlössern[27]. Die Nationalsozialisten nutzten das „Graffiti“ „Kauft nicht bei Juden!“ als Propagandamedium, aber auch die Widerstandskämpfer setzten dieses Medium ein: So riefen z. B. die Geschwister Scholl hauptsächlich durch sogenannte „schablonierte Wandsprüche“ zum Widerstand gegen das Naziregime auf. Das Graffiti von „Solidarnosc“, auf Mauern der



Danziger Werft gesprüht, ging durch die ganze Welt[28]. Damit wird deutlich, dass Graffiti eine Kommunikationsform ist, 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. Die Tags tauchten Ende der sechziger Jahre erstmals in New York. Mit ihnen markierten die Gangs ihre Reviere (*picture 3a*). Aus den ursprünglichen „Schreibern“ wurden zunehmend aber „Künstler“, die aus der Masse der Schreiber heraustreten wollten und sich mit größeren Bildern oder Objekten berühmt machen wollten. Damals wie heute bedeutet das „Getting Fame“, also 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, bunter sind und mehr Aufmerksamkeit erregen als die einfachen „Tags“. 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. In Paris beispielsweise entstand durch die Verwendung von Schablonen ein völlig eigenständiger Stil, der sich von den ursprünglichen American Graffiti abhob[29]. 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 Zivilisation[30], und die Versuche der psychologischen und soziologischen Interpretation sind inzwischen Legende[31], ebenso wie die zahlreichen Bücher über Graffiti in bestimmten Städten.

Für die hier thematisierten Graffiti im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und insbesondere auf Zügen sind dabei folgende Merkmale von Bedeutung: Fast alle Sprayer gehören einer Gruppe um einer sogenannten Crew an. Völlig autonom arbeitende Sprayer sind die Ausnahme. Innerhalb der Gruppen der Sprayer spielt weder die Tatsache der Nationalität eines Mitgliedes oder der soziale Stand eines Sprayers in der Regel 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 bestgehütetste 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.

Ein wesentliches Element des Graffiti ist die Illegalität. Durch das sogenannte „**Bombing**“, also das illegale Besprühen von Wänden oder Gegenständen wird der besondere 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. In der Graffiti-Szene wird dies mit den Begriffen Fame und Respect bezeichnet. Diese beiden Begriffe spielen eine zentrale Rolle für das Verständnis des Graffiti-Phänomens.

Berücksichtigt man diese Ausgangssituation, so ist nachvollziehbar, dass das Besprühen eines Zuges ganz oben in der Bewertungshierarchie der Sprayer steht. Hierbei ist sowohl das Risiko, ertappt zu werden, besonders groß, andererseits auch oftmals das Erstellen des Graffiti selbst, wenn es auf Bahngleisen oder sogar an fahrenden Zügen geschieht. Auf der anderen Seite ist die Wahrnehmung von „bebombten 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“ anfahren zu sehen. Entsprechend gibt es Bücher, die sich ausschließlich mit Graffiti auf Zügen beschäftigen[32]. **Train-Graffiti** wird als städtische Krise und Ausgangspunkt von Unsicherheitsgefühlen gesehen[33], aber auch als Kunstform behandelt[34] (*picture 4 and 5*).

Graffiti und ihre Sprayer sind in der Regel gewaltfrei bis pazifistisch, auch wenn vereinzelt 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 wurde[35]. Zwar ist Darstellung von Gewalt durchaus in einzelnen Bildern zu sehen, sie wird jedoch nicht verherrlicht. Die Sprayer betrachten sich selbst daher auch als „gewaltfrei“, die Beschädigung fremden Eigentums wird als durchaus vertretbare Handlung gesehen, auch wenn damit Territorialmarkierungen verbunden sind, die schon früh von der Wissenschaft untersucht und beschrieben wurden[36]. Der Konsum harter Drogen wie Heroin oder Crack ist ebenso wie übermäßiger Alkoholkonsum unter Sprayern verpönt, weil er arbeitsunfähig macht.

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 (*picture 6 and 7*), es bilden sich Crews, und Orte für gefahrloses Sprayen (Yards) werden bekannt gegeben und Meinungen ausgetauscht (*picture 8*).

Das Internet wird dabei ebenso intensiv für Werbung (z.B. für Spray-Cans, *picture 9*) benutzt, wie die einschlägigen Zeitschriften, in denen z.B. train graffiti abgebildet werden (*picture 9a*), für Werbung für entsprechende Kleidung (*picture 10*).

Möglichkeiten der Prävention und Repression: Was funktioniert nicht? Was funktioniert?

Von besonderem Interesse für Präventionsmaßnahmen dürfte die Erkenntnis sein, dass Versuche, Wände, Straßenbahnen oder Züge legal und sogar gegen Entgelt besprühen zu lassen, offensichtlich **fehlgeschlagen** sind. Dies führt nicht zu einer Reduzierung der „illegalen“ Graffiti, weil u. a. 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, wobei oftmals die Sprayer mit den Behörden, die die Graffiti entfernen, in eine „Beharrlichkeitswettbewerb“ eintreten. Zu beobachten ist hier auch ein gewisser **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.

Präventive Möglichkeiten, Graffiti zu verhindern, ergeben sich vor allem aber im Zusammenhang mit Aspekten der Kommunalen Kriminalprävention (engl.: Community Crime Prevention), aber auch in Verbindung mit kriminalpräventiven Maßnahmen in der Schule.

In Bezug auf die repressiven Maßnahmen haben sich zumindest in Deutschland sogenannte „Täter/Opfer-Ausgleichsmaßnahmen“ (engl.: Restitution) bewährt, in denen die Sprayer ihre illegale Graffiti zur „Strafe“ entfernen müssen. Einige Städte stellen hierzu sogar eigene „Antigrffiti-Mobile“ (Fahrzeuge) zur Verfügung, in denen die entsprechenden Reinigungsmittel vorgehalten werden (*picture 37*).

Eine rigorose **Strafverfolgung** der Graffiti-Sprayer durch Geld- oder Freiheitsstrafen sowie durch Schadensersatzansprüche sollte immer vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass dadurch möglicherweise eher eine Verschlechterung der Situation für den Jugendlichen eintritt und damit die Gefahr besteht, dass dieser Jugendliche noch stärker in die Szene abgedrängt wird.

Dabei sollten 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 werden[37]. Zumindest können diese Studien dazu beitragen, das Verhalten der Jugendlichen (nicht nur im Zusammenhang mit Graffiti) besser zu verstehen und angemessen darauf zu reagieren.

Ebenso sollten die Forschungen, Studien und Seminare, die sich mit dem Thema der Rolle der städtischen Behörden im Zusammenhang mit Kriminalität und städtischer Unsicherheit beschäftigen, zur Kenntnis genommen und auf die jeweilige Stadt umgesetzt werden[38].

Demgegenüber sind gut gemachte und vor allem intensive **Präventionsaktivitäten** durch die Polizei sinnvoll und erfolgreich. So zeigt das Landeskriminalamt Sachsen, das bereits im Bereich des Rechtsextremismus mit der Kombination von Prävention und Repression sehr erfolgreich war, dass die Kombination von Flugblättern, Informationen für Eltern, Sprayer und Geschädigte und offensiven polizeilichen Maßnahmen geeignet ist, unerwünschte Graffiti zurückzudrängen (*picture 11*). Die Bildung einer überregionalen, länderübergreifenden „Gemeinsamen Ermittlungsgruppe Graffiti“ in Berlin, in der Landes- und Bundespolizeien zusammenarbeiten, ermöglicht den Informationsaustausch und ein abgestimmtes Vorgehen gegen Sprayer (*picture 12*).

3. Sicherheit im Personennahverkehr: Ergebnisse einer Umfrage

Zwischen April und Dezember 2001 wurde vom Autor eine Umfrage in insgesamt 19 europäischen Ländern und 29 Großstädten durchgeführt[39]. In einem Schreiben (*picture 13*) wurden die Bürgermeister um Informationen zum Thema Sicherheit im Personennahverkehr gebeten. Zusätzlich wurde mit den Genfer Verkehrsbetrieben Kontakt aufgenommen, da dort ein elektronisch gestütztes Dokumentations- und Auswertungssystem betrieben wird[40].

Von den angeschriebenen Städten antworteten insgesamt 17 Städte aus 12 Ländern[41] (bzw. die entsprechenden Verkehrsbetriebe). Es handelte sich um:

Belgien: Brüssel

Deutschland: Berlin, Bochum, Chemnitz, Frankfurt, Hamburg, München

England: London

Finnland: Helsinki

Frankreich: Paris

Irland: Dublin

Niederlande: Rotterdam

Österreich: Wien

Schweden: Stockholm

Schweiz: Genf

Tschechien: Prag

Ungarn: Budapest

Dabei wurde in einigen Fällen die Anfrage vom Bürgermeister an die städtischen Verkehrsbetriebe oder die Betreiber des Personennahverkehrs weitergeleitet, ohne dass eine Antwort der Stadt selbst erfolgte. Diese Tatsache könnte verdeutlichen, dass noch nicht in allen Städten die Erkenntnis vorhanden ist, dass die mit Problemen von Sicherheit und Ordnung im Bereich der Personennahverkehrs zusammenhängenden Fragen ganz besonders auch die „lokalen Autoritäten“ wie Bürgermeister, Stadtrat u.a. beschäftigen müssten. Ähnlich wie im Bereich der Kriminalität allgemein, wo die Städte lange Zeit eine Verantwortlichkeit negiert haben und die Polizei als allein zuständige Institution für Probleme in diesem Bereich angesehen haben, muss auch hier ein Umdenken bei den Verantwortlichen stattfinden: Auch wenn man den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs aus der unmittelbaren Verantwortung der Stadt heraus genommen hat (z.B. durch Privatisierung oder die Einrichtung von staatlichen Betrieben), so bleibt das Problem der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls in Bussen und Bahnen, an Haltestellen und auf Bahnhöfen ein Problem der Stadt und der Gemeinde.

Die Tatsache, dass einige Städte überhaupt nicht reagierten, lässt verschiedene Interpretationen zu. Sicherlich gilt es für einige Städte nach wie vor als „imageschädigend“ über Probleme im Zusammenhang mit Sicherheit und Ordnung in Personennahverkehr zu berichten. Allerdings dürfte dies eine eher kurzfristige Betrachtungsweise sein; gerade die Städte, die sich offensiv und engagiert dem Thema annehmen (in Deutschland z.B. Berlin und Bochum), zeigen damit, dass sie die Befürchtungen und Ängste der Bürger und ihrer Kunden ernst nehmen und bereit sind, darauf zu reagieren. Möglicherweise wird es aber auch eine Aufgabe des Workshops oder der Europäischen Konferenz der Transportminister sein, die Städte aufzufordern, offener und offensiver mit diesen Problemen umzugehen.

Zum Umfang der Probleme

Umfang und Bedeutung von Sicherheits- und Ordnungsproblemen werden unterschiedlich gesehen. Einige Städte haben zum Thema Graffiti und Vandalismus Bildbeispiele übersandt (*pictures 14-32*).

So schreibt die für den Personennahverkehr zuständige RET der Stadt **Rotterdam**: „*The kind of problems in our passenger transport system relevant for public security vary greatly. In general, these problems are a reflection of the problems in today's society and unfortunately they also occur frequently in our public transport system.*”

In **Frankfurt** werden jährlich ca. 1,5 Mio. Euro zur Beseitigung von Schäden in Stationen und an Fahrzeugen aufgewendet, und die Verkehrsbetriebe der **Stadt Helsinki** berichten: *„The costs caused by vandalism and graffiti for Helsinki City Transport are about euro 530.000,-/year. This amount includes the cleaning of graffiti in and outside of trams, trains and busses, broken seats, scratched windows and walls. Additionally is the misuse of emergency brakes of lifts and escalators. In addition some trams and trains have to be forced to take out of the line because of the graffiti. Costs for undriven lines are difficult to calculate.“* In **Stockholm** betragen die jährlichen Kosten durch Graffiti und Vandalismus ca. 10 Mio. Euro, wobei das Problem größer in Pendler-Zügen (commuter trains) und in der U-Bahn sei. Für **Berlin** geht man von jährlichen Kosten in Höhe von über 12 Mio. Euro für S- und U-Bahnen aus. Die Entwicklung der Graffiti und der Schäden in einem Bundesland (**Sachsen**) in den letzten Jahren zeigt *picture 33*. Dabei wird deutlich, dass trotz intensiver präventiver und repressiver Bemühungen ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen ist, der sich auch anderenorts abzeichnen dürfte.

In **Prag** hat die Zahl der Beschädigungen in den letzten zehn Jahren stark zugenommen. Jährlich werden nur ca. 80 Täter festgestellt, die meisten Beschädigungen bleiben unerkannt. Das Alter der ermittelten Täter liegt zwischen 12 und 20 Jahren.

Für **Dublin** wird berichtet: *„Graffiti is an ongoing problem, and occurs in general, on vehicles working in socially deprived areas“*. Zum Thema Vandalismus wird ebenfalls aus Dublin berichtet: *„Vandalism occurs both inside and outside the vehicle. Inside, it usually involves tearing cushions and back rests with knives, pulling seat frames from the floor, kicking out windows and damaging light shades. Outside the vehicle, vandalism is usually confined to stone throwing incidents, resulting in window breakage and panel damage. On bus video cameras can assist in identifying on bus vandals. Vehicles working in high-risk areas, particularly at night, are fitted with this equipment. The presence in the area, of a mobile Inspector, who has contact with Gardai (the Irish Police Force, T.F.), ensures that there is a rapid response to a call for assistance from the driver. In one Depot, the windows on all double deck buses are fitted with a plastic film. This is designed to reduce the risk of a missile penetrating the glass, and endangering the driver or our customers. This procedure is very successful in reducing injury to customers and driver. However, it is expensive to maintain, as it can be scratched with a knife, or sharp object“*. Auch **Chemnitz** (D) berichtet, dass dort „Scratching“ eine dominante Rolle spiele und die Verunsicherung durch Hunde in öffentlichen Verkehrsmitteln ein besonderer Schwerpunkt sei, weil dadurch eine zunehmende Verunsicherung der Passagiere eintrete.

Zu Präventionsmaßnahmen

Hier wird für **Helsinki** folgendes ausgeführt: *„In co-operation with Helsinki City Public Works Department we have entered a ”Stop to graffiti and vandalism“-project. The purpose of this project is to minimize the costs caused by removing the graffiti and scratches windows and to prevent them. The problems are tried to solve by increasing the co-operation with Police, communication and control. The most important means in this project are:*

- *additional control in trams and trains*
- *the graffiti will be cleaned immediately, ”graffiti cause more graffiti“*
- *if the trams and trains are clean, the follow-up control is easier, because the guards often know who is the maker of the graffiti*
- *the graffiti are photographed before cleaning for later use*
- *the media will not be informed of graffiti*

As a concrete target the project has to cut down the cleaning costs by 20%. In addition the inconvenience for the passengers will decrease. Other solutions - outside this project - are to cover the walls and windows with the film, because it is easier and cheaper to change the film than the window or the wall. Some attempts we have had in co-operation with social authorities, if the criminal had been caught, to let him (or her) clean the tram he painted. This solution has not used very often and it has not been very successful for Helsinki City Transport.“

Für **Rotterdam** wird folgendes berichtet: „*The solutions to these problems are as diverse as the problems themselves. At the moment, we are working on a fully closed boarding system, which is considered a basic facility in public transport. The necessary organisational, constructional and technical measures increase public security for both passengers and employees. Apart from a highly preventive and enforcing effect of these measures, an adequate scheme for the observance of safety should result in an optimum number of measures to increase the safety in public transport. This approach was largely applied during the European Football Championship 2000 with a very promising result. Beside the responsibility of the RET itself, a close cooperation with the other relevant partners in this process (police, the legal and the municipal authorities) is laid down in a public transport enforcement arrangement. Unfortunately, incidents cannot always be prevented, so all parties involved have set up a “violence protocol”, which should lead to an adequate settlement after an incident.*”

Brüssel schreibt: « *En vue d'enrayer au maximum ces actes, la S.T.I.B. procède à un nettoyage direct des véhicules. Quand aux stations de métro, une société privée de nettoyage s'est engagée par contrat à éliminer les graffitis dans un délai de 72 heures. Un traitement préventif est appliqué sur les murs des stations de métro. En 1999, faisant suite à une recrudescence d'actes de vandalisme mais aussi d'agressions sur le personnel de conduite, un programme complémentaire de fonctionnement et d'investissements liés à l'amélioration de la sécurité a été adopté. Il prévoyait notamment:*

- *le renforcement de la présence humaine sur le réseau par l'engagement de patrouilleurs-contrôleurs, de stewards, d'agents de prévention et de Maîtres-chiens*
- *l'extension de la sécurisation des installations fixes et des voies de garage par système de détection anti-intrusion*
- *des systèmes de vidéo-surveillances sur les voitures de métro, les tramways et les autobus.* »

Für **Paris** wird folgendes berichtet: „*En matière de sécurité des personnes et des biens, le phénomène le plus grave pour nos voyageurs reste celui de l'augmentation des vols à la tire sur le réseau ferré. En matière de vandalisme, deux manifestations nous préoccupent: d'une part, le phénomène de jets de projectiles sur les autobus desservant les zones de banlieue, cause de dégradations mais surtout facteur aggravant du ressenti d'insécurité de nos conducteurs et d'autre part, la perpétration de tags-graffiti et rayures de vitres sur le réseau ferré.*

Pour les tags et les graffiti, en dehors de la surveillance humaine exercée par les différents intervenants, les mesures prises sont des mesures techniques relatives à la protection du matériel roulant et du matériel fixe par pelliculage et vernis. De plus, des procédures efficaces permettent un nettoyage le plus rapide possible aux fins d'offrir aux voyageurs la qualité de service attendue. Les dégradations par gravure (vitres, bas de caisse du matériel) demeurent actuellement notre préoccupation dominante car la RATP ne trouve pas de réponse satisfaisante.»

Auch andere Städte (z.B. **Stockholm (S), Berlin, Frankfurt, Hamburg und Chemnitz (D)**) berichten, dass die Verwendung neuartiger, vandalismusresistenter Materialien sowie von Anti-Graffiti-Beschichtungen auf gefährdeten Flächen zusammen mit verstärkten Sicherheitsmaßnahmen dazu beigetragen haben, dass die Anzahl der Vandalismusschäden sowie die Kosten deren Beseitigung reduzieren. Dazu gehören u.a. sog. „Opferschichten“ aus Wachs. Diese Maßnahmen werden z.T. (**Chemnitz**) durch öffentliche Zuschüsse unterstützt werden. Ziel ist es meist auch, Graffiti schnell zu entfernen (in **Brüssel** innerhalb von 72 Stunden, in **Frankfurt und München** innerhalb 48 Stunden, in **Berlin** innerhalb 24 Stunden) oder verunreinigte Züge sofort aus dem Verkehr zu ziehen (z.B. **Berlin, Genf, Stockholm**). In **Dublin** werden “non-porous roof and sidewall panelling” eingesetzt, die leicht zu reinigen sind. „*Moquette seat covering is chosen (dark colours) which masks felt tip pen etc. Cleaning programmes and reporting of graffiti ensure that graffiti is maintained at a manageable level.*”

Allerdings ist die durch solche Maßnahmen erzielte Reduktion von Straftaten nicht immer eindeutig. So steht die entsprechende Aussage der **Hamburger** Verkehrsbetriebe, dass dadurch eine Verbesserung des Sicherheitsgefühls erzielt werde, in einem gewissen Widerspruch zu einer Antwort des Senats der Stadt Hamburg auf eine Kleine Anfrage vom 3.7.2001[42]. Dort ist folgendes zu lesen: „*Am 30. Mai 2001 äußerte sich Bürgermeister Runde entgegen der Darstellung in der Anfrage wie folgt zur Situation der Sicherheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gegenüber der Bürgerschaft: „Im Bereich der Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr ist in den letzten Jahren schon sehr viel geschehen. Es sind große Erfolge erreicht worden. Leider ist das nicht in eine Veränderung des subjektiven Sicherheitsempfindens umgesetzt worden.“*“

Nach einer Sonderauswertung sind die Straftaten im Bereich des Personennahverkehrs der Stadt **Hamburg** von 1.984 im Jahr 1997 zwar auf 1.537 im Jahr 1999 zurückgegangen; im Jahr 2000 sind sie allerdings wieder auf 1.768 angestiegen[43]. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass jährlich mehrere Millionen Fahrgäste die Hamburger Bahnen und Busse benutzen. In **München** ereignen sich nach Angaben der dortigen

Verkehrsbetriebe lediglich 4% aller Straftaten in der U-Bahn, bei täglich 800.000 beförderten Personen. In **Berlin** konnte zwar 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 403[44]); dennoch hat sich das Sicherheitsempfinden tagsüber nicht verändert, nachts in U-Bahnen und Bussen sogar verschlechtert[45]. Auch für Stockholm wird die Möglichkeit, durch solche Maßnahmen Graffiti zu reduzieren, eher skeptisch eingeschätzt. Tatsächlich habe sich dort das Problem in den letzten Jahren verstärkt trotz solcher Maßnahmen.

Zum Sicherheitspersonal

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 (z.B. in **Berlin**, wo eigenes Personal der Verkehrsbetriebe mit der Polizei und dem Bundesgrenzschutz Doppelstreifen durchführen und zusätzlich private Sicherheitsdienste beschäftigt werden; 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** bzw. Belgien hat eine eigene „Police Fédérale du Métro“, wobei die Gebäude und Gelände vom „Service Contrôle et Gardiennage de la S.T.I.B.“ kontrolliert werden. Für **Kopenhagen** (DK) wird berichtet, dass dort eine „Privatgesellschaft“ sehr erfolgreich sei, die in der S-Bahn junge Menschen einsetze, „die die Sprache der Vandalen sprechen“. In einer automatischen Metro, die in Kopenhagen Ende 2002 in Betrieb genommen werden soll, sollen „**Metrostewards**“ eingesetzt werden (*picture 40*).

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: „*So konnten wir in 2001 (bis Ende September, TF) bereits 4 (!?, T.F.) Täter ermitteln*“.

Zu Videoüberwachung und elektronischen Kontrollen

Für Kopenhagen (DK) berichten die dortigen Betriebe, dass die Video-Überwachung bei Bus und Bahn „sehr erfolgreich“ sei. Inzwischen wird dieses Instrument in praktisch allen Städten in unterschiedlichem Masse auf Bahnhöfen, vereinzelt inzwischen auch in Zügen, Straßenbahnen und Bussen eingesetzt (z.B. in London und Brüssel).

Platzverweise u.a.

In Frankfurt wird „*täglich eine vergleichsweise hohe Zahl an Verweisen aus den Verkehrsanlagen wegen Verstößen gegen die Hausordnung ausgesprochen. Betroffen von diesen Verweisen sind Gruppen wie Drogendealer und Drogensüchtige, bettelnde und lagernde Personen etc.*“. Dies geschieht mit Sicherheit in vielen, wenn nicht allen Bahnhöfen, teilweise sogar auf öffentlichen Plätzen (wie z.B. in Stuttgart), wird jedoch in der Umfrage selten explizit angeführt.

Sonstiges

- 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 Chemnitz (D) wird 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.
- In Dublin hat die Einführung von „Autofare“ für eine Reduzierung von Raubüberfällen gesorgt: „*Since the introduction of Autofare, attacks on drivers, with robbery the motive all but disappeared. However, aggressive customers continue to be a problem, and to protect drivers from attack, we have security screens fitted to all our vehicles. As in the case of vandalism, on bus video cameras are positioned above the driver, which will assist in identifying an assailant. Cab radio gives contact with Inspectors, and assault siren attracts attention in the event of attack.*“

- In Stockholm werden von den Verkehrsbetrieben in den Schulen Informationsveranstaltungen für die 5. Klasse (11-12jährige) durchgeführt; vergleichbares erfolgt auch in London.
- Stockholm berichtet auch von einer Zahl gemeinsamer Projekte mit der Wirtschaft, Organisationen und der Stadt, ohne diese Projekte allerdings konkret zu bezeichnen.
- In Prag wird als wirksamstes Instrument verstärkte Kontrollen von Polizei und Sicherheitspersonal in besonderes gefährdeten Gebieten angesehen.
- Ebenfalls in Prag wird als Sanktion „gemeinnützige Arbeit“ (engl.: public service) verstärkt von den Justizbehörden verhängt, wobei die Arbeit darin besteht, Graffiti zu entfernen. Allerdings besteht hier bislang wenig Erfahrung mit diesem „Täter-Opfer-Ausgleich“ (engl.: restitution), der in Deutschland häufiger und mit recht gutem Erfolg eingesetzt wird (*picture 37*)[\[46\]](#).
- Zusätzlich sind vom Magistrat der Stadt Prag einige öffentliche Bereiche für Sprayer freigegeben worden (Wände, Untergrundpassagen, Industriegebäude), allerdings ohne dass dies eine Lösung des Problems oder eine Reduktion der illegalen Graffiti gebracht hat.
- Ausdrücklich wird z.B. von Stockholm darauf hingewiesen, dass tatsächliche und objektive Effekte repressiver und präventiver Maßnahmen nicht oder nur schwer nachweisbar sind; die Maßnahmen werden dennoch verstärkt durchgeführt, um das subjektive Sicherheitsgefühl der Bürger und der Kunden zu stärken. *„The greatest problems caused by graffiti and malicious damage is that it contributes to insecurity and reduces the appeal of public transport“*. Auch Berlin schreibt dazu: *“Die gegen Personen gerichteten Straftaten direkt im öffentlichen Verkehrs sind im Vergleich zu anderen öffentlichen Räumen als gering zu bewerten, auch wenn in der öffentlichen Meinung von einer hohen Gefährdung ausgegangen wird. Daher stellt die Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens die vorrangige Strategie für die Fahrgastsicherheit dar“*. Entsprechend wurde dort zwischen Abgeordnetenhaus und den Trägern des Personennahverkehrs ein „Sicherheitskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr“ erstellt.

4. Präventionsmöglichkeiten und Präventionsvorschläge: Kundenorientierung und Dienstleistung als Aufgabe des Personennahverkehrs

Ein mit allen Beteiligten abgestimmtes Sicherheitskonzept dürfte für die Städte, die das Problem Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr gezielt und intensiv angehen wollen, eine empfehlenswerte Lösung sein. Kundenorientierung und Dienstleistung sind unbestritten die herausragenden Ziele eines modernen, leistungsorientierten Personennahverkehrsbetriebes. Dies gilt sowohl für private, als auch für staatliche Betriebe und für alle Mischformen, die sich hier finden. Zur Kundenorientierung gehört aber auch die Akzeptanz der Tatsache, dass das subjektive Sicherheitsgefühl für die Kunden eine wichtige Rolle bei der Wahl der Verkehrsart spielt. Solange das eigene Auto und damit der Individualverkehr nicht nur aus Gründen der Bequemlichkeit, sondern auch aus Sicherheitsgründen vorgezogen wird, solange wird der Personennahverkehr Schwierigkeiten haben, hier zu konkurrieren. Die Aufgabe besteht also darin, sich den Problemen im Zusammenhang mit Sicherheit und Ordnung offensiv zuzuwenden, sie keinesfalls zu ignorieren oder gar zu negieren und zu versuchen, den Ängsten und Bedürfnissen der Kunden gerecht zu werden. Das Zusammenspiel von Sicherheit und Ordnung, von Sauberkeit und Bequemlichkeit stellt den Schlüssel für einen attraktiven Personennahverkehr dar.

Folgende Aspekte spielen dabei eine Rolle:

- Technische Modernisierungen auf Bahnhöfen (Info-Systeme, Kartenverkauf etc.) und in Bussen und Zügen
- Eingehen auf die Bedürfnisse der Kunden betr. Frequenz und Einfachheit des Transportes (wenig Umsteigeverbindungen, hohe Frequenz der Verbindungen)
- Keine Überfüllungen der Transportmittel (=Prävention gegen Taschendiebstahl!)
- Angemessen bequeme Verkehrsmittel
- Preiswürdigkeit
- Service (Beratung, Broschüren etc.)
- Sicherheit
- Sauberkeit

Beispielhaft sollen daher die Maßnahmen, die in **Berlin** (D) und **Bochum** (D) unternommen worden sind, zum Abschluss vorgestellt werden[\[47\]](#). Dass auch in den ehemaligen Ostblockstaaten intensive Bemühungen unternommen werden, zeigt das Beispiel **Budapest** (*picture 34*), wo die Verkehrsbetriebe einen umfangreichen Bericht zu der Problematik in Auftrag gegeben haben, der leider nur auf Ungarisch vorliegt[\[48\]](#).

Wie die Aufbereitung vorhandener Daten erfolgen kann, um daraus ein regionales Sicherheitskonzept zu entwickeln, zeigt das Beispiel der **Genfer Verkehrsbetriebe (picture 36)**. Dort wurde „intuitiv“ ein Zusammenhang zwischen bemalten, besprayten Fahrzeugen und dem Sicherheitsgefühl sowie dem Schwarzfahreranteil (!) festgestellt. Diesem Zusammenhang versuchte man dann, mit statistischen und graphischen Methoden (vergleichbar dem „crime mapping“) nachzugehen. So lässt sich ein optisch eindrucksvolles Bild der Problembereiche in einer Stadt erstellen, mit Hilfe dessen gezielte (und daher effektive und kostengünstige) Präventionsstrategien entwickelt werden können. In Genf wurde zudem der folgende Punkt in ein Umweltschutzprojekt ISO 1400 aufgenommen[49]:

NUISANCE: visual nuisance	Graffiti, uncontrolled posting and vandalism at bus stops and on vehicles
---------------------------	---

Das Thema ist auch Bestandteil des Leitbildes der Genfer Verkehrsbetriebe („Charte Qualité & Environnement“, **picture 41**).

Berlin

Das vom Berliner Senat (der Berliner Volksvertretung) mit den Verkehrsbetrieben erarbeitete „Sicherheitskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr“ geht von folgenden Annahmen aus:

„Im Jahr 1998 ging die Zahl der Straftaten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß einer manuellen Sondererfassung der Polizeilichen Kriminalstatistik auf 8 043 gegenüber 13 739 im Jahr 1997 zurück. Von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und der S-Bahn Berlin GmbH sind 1998 zusammen 1 030 Mio. Fahrgäste befördert worden, d. h. im Bezug dazu ist die Gefährdung, Opfer einer Straftat oder einer Bedrohung im ÖPNV zu werden, äußerst gering. Für das Jahr 1998 liegt das Verhältnis der von der Polizei für den ÖPNV als Eingangsstatistik registrierten Delikte zu den beförderten Fahrgästen bei 0,000008. Der ÖPNV in Berlin ist demnach sicherer als weithin vermutet wird. ... Die Bereitschaft zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wird von den individuellen Einschätzungen beeinflusst; wobei negative Bewertungen häufig mit der Furcht vor Belästigungen, Übergriffen und Kriminalitätsvorkommen begründet werden. Dies wird dem ÖPNV als systemspezifischer Nachteil angelastet und fördert sein negatives Image. Verschmutzungen, Vandalismus oder gesellschaftliche Probleme, wie Drogenkonsum und Obdachlosigkeit, die auch im ÖPNV auftreten, können Vermutungen bestärken, dass der ÖPNV ein anonymer und unkontrollierter Bereich ist.“

Von besonderem Interesse ist die in diesem Zusammenhang angestellte Berechnung zur Verdeutlichung des geringen Gefährdungspotentials im Personennahverkehr. Danach ergeben sich für Berlin auf der Grundlage der von der Polizei erfassten Delikte „insgesamt“ gegenüber „als Fahrgast“ folgende Vergleichszahlen (Straftaten je 100.000 Einwohner) für das Jahr 1998:

Delikte	Stadt Berlin insg.	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

Während sich tagsüber 95% der Kunden in der S-Bahn „sicher“ fühlen, sind es abends und nachts (nach 20 Uhr) nur noch 47%. Das bedeutet, dass sich in den Abend- und Nachtstunden mehr als die Hälfte der Kunden nicht mehr sicher fühlen.

Aus den Befragungen leitet der Bericht ab, dass vor allem die Abend- und Nachtstunden als unsicher eingeschätzt werden. *„Gepägt werden Angstgefühle zunächst durch eigene Erfahrungen, durch Erlebnisse als Zeuge, aber auch durch Berichte aus dem persönlichen Umfeld sowie die Medienberichterstattung. Kriminalität und Gewalttaten werden von den Medien spektakulär herausgestellt. 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. Durch die Medien wird die persönliche Meinungsbildung beeinflusst und Angstgefühle geschürt.“*

Eine im Auftrag der Verkehrsbetriebe durchgeführte Befragung ergab als Verteilung von Erfahrungen mit Sicherheitsproblemen im Personennahverkehr, dass nur ein Teil der Befragten primäre Erfahrungen (selbst erlebt/eigene Betroffenheit) hatten. Andere hatten über einen Vorfall von Angehörigen/Bekanntem gehört, einen Vorfall als Zeuge erlebt/beobachtet bzw. hatten kein Erlebnis. *„Als weitere sekundäre Erfahrungen können auch Berichte aus Zeitungen und im Fernsehen über Vorfälle im öffentlichen Nahverkehr angesehen werden. Die*

Befragten schätzten diese Berichte zwar als übertrieben ein, fühlten sich aber auch oftmals dadurch verunsichert.“

Rund zwei Drittel der Befragten gaben 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 sich in folgender Weise kategorisieren ließen. Dazu gehören:

- unsicheres Gefühl durch bestimmte Personen/Gruppen (58,8 %),
- unsicheres Gefühl durch bauliche Gegebenheiten, wie z. B. unübersichtliche Gänge, unzureichende Beleuchtung, fehlende Überwachungseinrichtungen (34,0 %),
- unsicheres Gefühl durch tatsächliches oder scheinbares Fehlen von Personal-Präsenz (11,2 %).

Die derzeitigen Sicherheitskonzepte der Nahverkehrsbetriebe gehen dem Bereich zufolge davon aus, „*dass sowohl bestimmte subjektive Bedingungen das Sicherheitsgefühl von Fahrgästen bestimmen (z. B. Einsamkeit auf leeren Bahnhöfen, tatsächliche oder vermeintliche Schutzlosigkeit gegenüber Angriffen, Platzangst, Misstrauen gegenüber dem Betriebsablauf, Orientierungsprobleme) als auch objektive Mängel und Zustände negativ auf das Sicherheitsempfinden wirken (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).*“

Zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Fahrgastsicherheit sollen in Berlin nunmehr schwerpunktmäßig folgende Handlungsfelder konzentriert verbessert werden:

- 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. Beschäftigung von Sozialhilfeempfängern und Arbeitslosen)
- Einführung von Beförderungsverboten (mit dieser Maßnahme seien in anderen Städten bereits gute Erfahrungen gemacht worden)
- Rauch- und Alkoholverbote
- Schadensersatzpauschalen als Vertragsstrafen im Rahmen des Beförderungsvertrages

In dem Bericht heißt es weiter: „*In den letzten Jahren sind neue und effektive Strategien zur Kundenbetreuung und Sicherheitsverbesserung entwickelt worden; danach entspricht mobiles Fahrgastbetreuungs- und Sicherheitspersonal, das flexibel nicht nur die Bahnsteige, sondern außerdem die Fahrzeuge sowie die gesamten Bahnhofsbereiche kontrolliert und direkt von Kunden angesprochen werden kann, den Sicherheitsbedürfnissen der Fahrgäste in besonders geeigneter Weise. Der bisher stationär in seinem Dienstraum anwesende Zugabfertiger wird durch das mobile Fahrgastserviceteam abgelöst. Durch eine flexible Einsatztaktik wird die Betreuung der Bahnhöfe realisiert. ... Begleitet wird diese Maßnahme mit der Aufstellung der Notruf- und Informationssäulen (NIS). Damit wird eine Mischung aus Technik und Personal erreicht, die für den Fahrgast für Sicherheitsbelange zur Verfügung steht.*“

Ein weiterer Schwerpunkt aller S-Bahn-Maßnahmen sei, das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu stärken. Für die Zukunft ist geplant, dass in den Zügen Überwachungskameras angebracht werden. Es ist vorgesehen, dass eine Notsprechverbindung zwischen dem Fahrgast und der Sicherheitszentrale hergestellt werden kann.

Unter der Überschrift „*Öffentlichkeitsarbeit und Förderung der sozialen Verantwortung*“ wird folgendes ausgeführt: „*Gewalt im öffentlichen Personennahverkehr kann durch eine Verbesserung der sozialen Atmosphäre positiv beeinflusst werden. Dazu sollten sich die Fahrgäste mit dem öffentlichen Nahverkehr als ihrem Verkehrsmittel identifizieren. Insbesondere Jugendlichen soll er nahegebracht werden; Problemgruppen werden mit attraktiven Angeboten direkt angesprochen. ... Der Fahrgast soll wissen, wie er sich in Konfliktsituationen verhalten kann, um sich selbst zu schützen und beruhigend auf andere einzuwirken. Zwischen Fahrgästen und den Beschäftigten der Verkehrsunternehmen sowie den Sicherheitskräften sollen daher gegenseitige Vorbehalte und Vorurteile abgebaut werden. Daher führen die Verkehrsunternehmen eine*

verstärkte Öffentlichkeitsarbeit durch. ... Beispielsweise werden durch geeignete BVG-Mitarbeiter in unregelmäßigen Abständen Schulen besucht, wo dann Gespräche mit dem Lehrkörper und den Schülern stattfinden, die helfen sollen, ein gegenseitiges Verständnis für die Bedürfnisse des anderen zu bilden. Durch Aktivitäten, wie den BVG-Club, wird versucht, gerade auf das jugendliche Umfeld in Form von Gesprächen 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. Darüber hinaus erfolgen ständig zielgruppenorientierte Informationen, z. B. Tag der offenen Tür, Betriebshofbesichtigungen, Vorträge, insbesondere mit Schulen und Kindergärten, zum besseren Verständnis des ÖPNV.“

Zusätzlich haben die Berliner Verkehrsbetriebe in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer (IHK), der Technischen Fachhochschule Berlin (Zentraleinrichtung Hochschulsport) und der Landespolizeischule Berlin ein Konzept zur Ausbildung einer „Service- und Security-Fachkraft im Personennahverkehr“ entwickelt. Ein entsprechendes Pilotprojekt wurde von September bis November 1998 durchgeführt. 13 Mitarbeiter der BVG aus dem Bereich Fahrgastsicherheit haben eine neue gründliche Fachausbildung erhalten. In einer Mischung zwischen Theorie und Praxis wurden Kommunikationsfähigkeit, der Umgang mit Konflikten und das Know-how des Selbstschutzes vermittelt. Ziel der Ausbildung soll es nicht sein, künftig Polizeiaufgaben zu übernehmen, sondern kritische Situationen zu deeskalieren und Konflikte zu entschärfen.

Bochum

Im Gegensatz zu dieser sehr aufwändigen, umfassenden und sicher nicht in allen Städten durchführbaren Aktion hat die Stadt **Bochum** einen anderen, flexibleren Weg beschritten. Dort 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 entwickeln. Auch hier wird festgestellt: „Ein objektives Sicherheitsrisiko ist nicht vorhanden. Gleichwohl gibt es Auffälligkeiten an Bahnhöfen oder in Linien, die verbunden mit einer teilweise angstfördernden öffentlichen Berichterstattung die subjektive Sicherheit der Bürger negativ beeinflusst haben“[\[50\]](#). 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 erscheint das Projekt „Schüler als Fahrzeugbegleiter“. Hier werden Schülerinnen und Schüler der 8. Klassen, die eine entsprechende Schulung durch Polizei und Verkehrsbetriebe bekommen haben und Ausweise der Verkehrsbetriebe tragen, zur Begleitung in Schulbussen eingesetzt, um Streite zu schlichten, Vandalismus zu verhindern und als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen (*picture 35*). Derzeit sind dort über 200 Fahrzeugbegleiter unterwegs.

Als Erfolge werden benannt:

- Rückgang der Vandalismusschäden
- Mehr Sicherheit auf dem Schulweg
- Gestiegene Beförderungsqualität
- Starker Rückgang der Beschwerden von Eltern, Schülern, Lehrern, Fahrern
- Größere Zufriedenheit und bessere Kommunikation aller Beteiligten
- Deutliche Förderung von Zivilcourage und Verantwortungsbewusstsein der aktiven Schülerinnen und Schüler

5. Terrorismus als Bedrohung des Personennahverkehrs?

Im Zusammenhang mit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA wurde und wird die Frage aufgeworfen, ob eine mögliche Bedrohung des Personennahverkehrs durch „den Terrorismus“ besteht. Auf diese Frage soll an dieser Stelle aus folgenden Gründen nicht ausführlich eingegangen werden:

- Der Begriff „Terrorismus“ ist, trotz oder gerade wegen des derzeitigen intensiven Gebrauchs nicht eindeutig definiert.
- Es gibt jedenfalls nicht „den“ Terrorismus, sondern verschiedene, politisch, religiös und anders motivierte Gruppierungen, die lokal, aber auch überregional agieren.
- Es gibt zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Ende 2001) keine offiziellen Hinweise darauf, dass der öffentliche Personennahverkehr ein Ziel möglicher „Terroristen“ sein soll[\[51\]](#).

- Die Beschäftigung mit „terroristischen“ Bedrohungen des Personennahverkehrs sollte unbedingt getrennt werden von der Beschäftigung mit den „alltäglichen“ Sicherheits- und Ordnungsproblemen in diesem Bereich. Ansonsten ist eine angemessene Thematisierung beider Bereiche nicht möglich.

Ungeachtet dieser Annahmen muss man davon ausgehen, dass einerseits der öffentliche Personennahverkehr besonders empfindlich und anfällig für einen „terroristischen“ Angriff ist, da er – wie entsprechende Anschläge in Japan (Tokio), aber auch in Deutschland gezeigt haben – kaum vollständig zu schützen ist, gleichzeitig aber mit relativ geringem Aufwand hier ein großer Schaden herbeigeführt werden kann. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass „terroristische“ Gruppierungen oder auch Einzeltäter versuchen, diese Chance zu nutzen, um entsprechende Aufmerksamkeit zu erregen und auf ihre Ziele aufmerksam zu machen. Die bis vor kurzem noch gültige Annahme, dass entsprechende Gruppierungen deshalb keine Anschläge durchführen würden, weil damit die „Normalbevölkerung“ getroffen würde und somit die Verantwortlichen mit einer kollektiven Ablehnung der Aktion rechnen müssten, kann spätestens seit dem 11.9.01, aber eigentlich schon seit dem Anschlag auf die Tokioter U-Bahn nicht mehr gelten. Aus diesem Grund wäre eine fundierte Gefährdungsanalyse zu diesem Bereich zu erstellen, bevor weitere Überlegungen hierzu angestellt werden. Diese Gefährdungsanalyse muss, ebenso wie andere Sicherheitsanalysen, maßgeschneidert, d.h. auf die jeweilige Region bezogen sein.

6. Zusammenfassung (conclusions)

6.1 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.

6.2 Diese Verantwortlichkeiten sind im modernen Gemeinwesen nicht voneinander zu trennen, auch wenn der Personennahverkehr in privater Hand ist. Strassen und Plätze einerseits und Haltestellen und Bahnhöfe andererseits sind untrennbar miteinander verbunden und stellen zudem oftmals wichtige Kommunikationszentren in einer Gemeinde dar. Ein modernes Sicherheitskonzept für den Personennahverkehr ist daher in enger Zusammenarbeit zwischen den politisch verantwortlichen Gremien einer Gemeinde, der lokalen Wirtschaft (Geschäfte, Restaurants, Vergnügungsbetriebe etc.) und den Betreibern des Personennahverkehrs zu erstellen.

6.3 Die Gesamtverantwortlichkeit für dieses Sicherheitskonzept muss wegen der übergreifende Bedeutung, aber auch wegen der gemeindesoziologischen Konsequenzen bei den politisch verantwortlichen Gremien einer Gemeinde liegen.

6.4 Ein angemessenes Sicherheitskonzept setzt eine angemessene Sicherheitsanalyse voraus, die die objektive Sicherheitslage ebenso wie das subjektive Sicherheitsgefühl der Bürger und der Kunden berücksichtigen muss.

6.5 Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr sind Bestandteil einer Kunden- und Dienstleistungsorientierung, die für moderne Unternehmen selbstverständlich ist. Das gesamte Dienstleistungsangebot ist dementsprechend unter Berücksichtigung dieser Aspekte zu überprüfen und ggf. anzupassen.

6.6 Ein Sicherheitskonzept ist so aufzubauen, dass keine Bevölkerungsgruppen systematisch ausgegrenzt 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.

6.7 Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr sind aufeinander abzustimmen und miteinander zu vernetzen. Nicht aufeinander abgestimmte Maßnahmen können dysfunktional sein und sich in ihrer Wirkung gegenseitig aufheben.

6.8 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.

6.9 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.

6.10 Die in vielen Städten und Gemeinde in Europa durchgeführten Studien sind ebenso wie Lösungsansätze und Projekte stärker als bisher publik zu machen, auszutauschen und öffentlich zu diskutieren. Im Sinne von „best practice Modellen“ sollte versucht werden, einen europaweiten Standard für Sicherheit und Ordnung im Personennahverkehr zu etablieren. Eine Förderung innovativer Projekte aus Mitteln der Europäischen Gemeinschaft, wie dies bereits in anderen Bereichen geschieht, ist anzustreben. Dabei ist der besonders der Austausch und die Kommunikation zwischen west- und osteuropäischen Städten zu intensivieren.

-
- [1] 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
- [2] Vgl. die Beiträge in Gunther Dreher, Thomas Feltes, Das Modell New York. Kriminalprävention durch `Zero Tolerance`, FELIX-Verlag Holzkirchen, 2. Auflage 1998 (vergriffen; als download jedoch verfügbar über: www.Felix-Verlag.de)
- [3] Kritisch dazu Thomas Feltes, Das Zero-Tolerance-Konzept: Gartenzwerge aus New York? In: Kriminalistik 2, 2001
- [4] Dan Barry, Marjorie Connelly, Poll in New York Finds Many Think Police Are Biased. In: New York Times 16.3.1999
- [5] O. Patterson, C. Winship, Boston´s Police Solution. The New York Times, 3. März 1999
- [6] Vgl. W. Skogan, Community Partizipation and Community Policing. In: J.-P. Brodeur (Hrsg.), How to Recognize Goode Policing, Thousand Oaks, London, New Delhi 1998, S.88 ff.
- [7] Zuletzt z.B. bei der vom „Kurier“ in Wien im Oktober 2000 durchgeführten Befragung; 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 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 zehnmal größer als das Risiko, Opfer eines Straßenraubes zu werden.
- [8] Th. Feltes, Die Angst des Opfers vom Hörensagen: Warum sind Nicht-Opfer ängstlicher als Opfer? (Ms. 2002)
- [9] Zitiert nach Zygmunt Bauman, Freiheit und Sicherheit. In: Die neue Ordnung des Politischen, hrsg. von E. Anselm, A. Freytag, W. Marschitz und B. Marte, Frankfurt/Main, New York 1999, S. 23 ff., S.24
- [10] Baumann aaO.
- [11] A. Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt 1965/1996
- [12] P. Bourdieu, Gegenfeuer. Konstanz 1998, S. 11
- [13] Thomas Feltes, Otmar Wigger, Benchmarking Schweizer Polizeien. Interner Abschlussbericht, TC TeamConsult, Genf/Zürich Juli 2000
- [14] 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
- [15] Forschungsgruppe Kommunale Kriminalprävention aaO (1994); dies., Opfererfahrungen, Kriminalitätsfurcht und Vorstellungen zur Delinquenzprävention. In: Th. Trenczek, H. Pfeiffer, Kommunale Kriminalprävention, Bonn 1996, S. 118 ff.
- [16] 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.
- [17] 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
- [18] aaO., Table 5, p. 5
- [19] aaO., p. 6

- [20] 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>
- [21] Sourcebook of criminal justice statistics online, table 2.0015; www.albany.edu/sourcebook/1995/pdf/t20015.pdf
- [22] Sourcebook of Criminal Justice Statistics 1999, p. 119; The Gallup Monthly, No. 397, October 1998, p.51
- [23] Sourcebook of criminal justice statistics online, table 2.41 www.albany.edu/sourcebook/1995/pdf/t241.pdf
- [24] Reuband aaO., S. 114
- [25] Lisbach/Spiess, Ms., erscheint demnächst; s.a. Hermann, D.; Bubenitschek, G.: Kommunale Kriminalprävention. Probleme bei der Implementation von Lösungsvarianten, Kriminalistik (8) 1999, 546-552.
- [26] Reuband aaO., S. 115
- [27] Vgl. R. Reisner, Graffiti – Two Thousand Years of Wall Writing. New York 1971
- [28] <http://www.solidarnosc.org.pl/english.htm>
- [29] Ullrich Arzt, Graffiti – Ursachen und Motive. Diplomarbeit Hochschule für Polizei Villingen-Schwenningen, 2001
- [30] B. Bettelheim, Symbolic Wounds. New York 1962
- [31] Vgl. E.L. Abel, B.E. Buckley, The Handwriting on the Wall. Toward a Sociology and Psychology of Graffiti. Westport/London 1977
- [32] 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
- [33] J. Austin, Taking the Train: How Graffiti became an Urban Crisis in New York City, Columbia Univ. Press, 2001
- [34] M. Cooper, H. Chalfant, Subway Art, 1989
- [35] LKA Sachsen, KPK-Arbeitsgebiet Graffiti, Sachstandbericht 2000, Dresden
- [36] D. Ley, R. Cybriwsky: Stadt-Graffiti als Territorialmarkierung. In: S. Müller (Hrsg.), Graffiti. Tätowierte Wände, Bielefeld 1985 (der Originalbeitrag erschien in den Annals of the American Geographers 64, S. 491 ff.
- [37] 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>
- [38] Vgl. Z.B. Crime and Urban Insecurity in Europe: The role of local authorities. CLRAE recommendation, unter www.cm.coe.int/dec/2001/745/126.htm
- [39] Es handelte sich dabei um folgende Länder und Städte: Belgien: Brüssel; Deutschland: Bochum, Chemnitz, München, Köln, Berlin, Frankfurt, Hamburg; Dänemark: Kopenhagen; England: London; Finnland: Helsinki; Frankreich: Paris, Marseille; Irland: Dublin; Italien: Rom, Mailand Niederlande: Amsterdam, Rotterdam; Norwegen: Oslo; Österreich: Wien; Polen: Warschau; Portugal: Lissabon; Russland: St. Petersburg, Moskau; Schottland: Glasgow; Schweden: Stockholm; Spanien: Madrid; Tschechien: Prag; Ungarn: Budapest
- [40] Die Informationen dazu wurden vom Leiter der Verkehrsbetriebe, Herrn Christoph Stucki (stucki.c@tpg.ch) zur Verfügung gestellt, dem dafür an dieser Stelle herzlich gedankt werden soll.
- [41] Keine Antworten liegen vor von Amsterdam, Glasgow, Köln, Kopenhagen, Lissabon, Madrid, Mailand, Marseille, Moskau, Oslo, Rom, St. Petersburg, Warschau. Die übrigen Antworten erfolgten in der Regel durch die jeweiligen Verkehrsbetriebe, für Prag durch Prof. Dr. Jan Musil von der Polizeihochschule und für Budapest von Endre Balogh (ebenfalls Polizeihochschule), jeweils in Abstimmung mit den dortigen Verkehrsbetrieben. Diesen Kollegen sowie den Stadtverwaltungen und Verkehrsbetrieben, die sich an der Umfrage beteiligt haben, soll an dieser Stelle herzlich gedankt werden.
- [42] Drucksache 16/6378 vom 10.7.01
- [43] Zu den registrierten Delikten gehören u.a. Bedrohung, Nötigung, Sachbeschädigung, Widerstand sowie schwerere Delikte.
- [44] Abgeordnetenhaus von Berlin, Drucksache 13/4172 S.4
- [45] zwischen 1996 und 1998; aaO. S. 7
- [46] 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 2001/2002
- [47] Leider lagen keine vergleichbaren Unterlagen oder Konzepte von anderen, nicht-deutschen Städten vor.
- [48] TÁRSASÁGUNK GRAFITI ELLENI VÉDELME, Budapesti Közlekedési Részvénytársaság 1998
- [49] s. <http://www.tpg.ch/environnement/objectifs/objectifs.en.html>
- [50] BOGESTRA ZeRP, Ordnungspartnerschaft ZeRP, Statusbericht und Auswertung 2000

[\[51\]](#) Eine entsprechende Pressemeldung in Deutschland, wonach auf das Personennahverkehrssystem einer deutschen Grosstadt im Nachgang zum 11.9.01 ein terroristischer Anschlag geplant sei, wurde im Dezember 2001 vom Innenministerium dementiert, wobei allerdings gleichzeitig darauf hingewiesen wurde, dass solche Warnungen unverantwortlich seien.