

Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa)

Verbundprojekt zur Weiterentwicklung kriminalpräventiver und städtebaulicher Maßnahmen

Rita Haverkamp, Ina Hennen, Ines Hohendorf,
Tim Lukas & Moritz Quel

Bahnhöfe und ihre umgebenden Viertel sind das Tor zur Innenstadt. Gleichzeitig sind sie Kriminalitätsschwerpunkte fast jeder deutschen Großstadt. Die Diskussion um Sicherheit in solchen Stadtquartieren ist grundsätzlich wichtig für eine nachhaltige Stadtplanung sowie ein friedliches und produktives Gemeinwesen. Dies gilt insbesondere in Zeiten, in denen politische Agenden und individuelle Bedürfnisse nach Sicherheit den städtischen Raum und die urbane Kultur maßgeblich prägen. Im Rahmen des Verbundprojektes SiBa untersuchen daher die Stiftungsprofessur für Kriminalprävention und Risikomanagement der Eberhard Karls Universität Tübingen sowie der Lehrstuhl für Bevölkerungsschutz, Katastrophenhilfe und Objektsicherheit der Bergischen Universität Wuppertal unterschiedliche Sicherheitsaspekte. Hierzu gehören Kriminalität, Kriminalitätsfurcht, Gentrifizierung und kriminalpräventive Maßnahmen verschiedener Akteure in den Bahnhofsvierteln der Städte Düsseldorf, Leipzig und München. Zentrales Anliegen des Verbundprojektes ist die (Weiter-)Entwicklung kriminalpräventiver und städtebaulicher Handlungsmaßnahmen – sowohl speziell für die drei Partnerstädte als auch daraus schlussfolgernd generalisierbar für andere Städte.

Projektorganisation

Im Themenfeld „Zukünftige Sicherheit in Urbanen Räumen“ ist das Verbundprojekt SiBa¹ im Rahmen des Programms „Forschung für die zivile Sicherheit 2012 bis 2017“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung angesiedelt. SiBa bezieht sich auf das Grundanliegen der Bekanntmachung, wonach eine hohe „Infrastrukturdichte sowie ständige Veränderungen von Städten und Stadtquartieren zu neuen Bedrohungen für die Bevölkerung führen“ (BMBF 2016)². Im Kontext einer bedarfsorientierten Sicherheitsforschung im unmittelbaren Lebensumfeld von Bürgern verfolgt der Verbund folgende Frage: Wie lässt sich Sicherheit in öffentlich zugänglichen Räumen und sich wandelnden Stadtquartieren herstellen? Dies geschieht am Beispiel von Bahnhofsvierteln, welche besonders starken Transformationsprozessen unterliegen.

Seit Förderbeginn im August 2017 arbeiten die Stiftungsprofessur für Kriminalprävention und Risikoma-

agement³ und der Lehrstuhl für Bevölkerungsschutz, Katastrophenhilfe und Objektsicherheit⁴ der Bergischen Universität Wuppertal als wissenschaftliche Verbundpartner zusammen. Im Forschungsverbund besteht ein enger Austausch mit den drei assoziierten Partnerstädten Düsseldorf, Leipzig und München. Als Multiplikatoren werden der assoziierte Partner Stiftung Deutsches Forum für Kriminalprävention (DFK) und die Forschungspartner Deutsch-Europäisches Forum für Urbane Sicherheit e.V. (DEFUS) und Deutscher Präventionstag (DPT) tätig.

Die Auswahl der Partnerstädte basiert auf der strukturellen Unterschiedlichkeit ihrer Bahnhofsviertel. So ist das Bahnhofsviertel in Düsseldorf vor allem als städtischer Wohnraum geprägt. Leipzig kennzeichnen die Einkaufsmöglichkeiten. Das Münchner Bahnhofsviertel hat sehr viel Hotellerie. Weitere Unterschiede in Struktur und Aufkommen der Kriminalität machen einen Vergleich in Bezug auf präventive Handlungsoptionen besonders interessant.

Ausgangspunkt

Bahnhöfe und die sie umgebenden Viertel sind in der Regel markante Infrastruktureinrichtungen von Städten. Sie unterliegen einem Bedeutungswandel im öffentlichen Raum, da sie zunehmend weitere Aufgaben erfüllen, etwa durch erweiterte Einzelhandelsangebote oder eine anderweitige städtebauliche Nutzung (Köhler 2007). Die Forschung untersucht sie hauptsächlich unter dem Aspekt „Gefährdungspotenziale“ und übersieht dabei weitgehend, dass Bahnhöfe und Bahnhofsviertel spezifische eigene Ressourcen und Sicherheitspotenziale haben. Einerseits liegen Gefährdungspotenziale im Bahnhofsumfeld in der fluktuierenden, großen Anzahl von unterschiedlichen Menschen, der herrschenden Anonymität und heterogenen Zusammensetzung der dortigen Wohnbevölkerung. Es kommt die Weiträumigkeit des Bahnhofsgeländes hinzu, das in vielen Großstädten Prozessen der Stadterneuerung unterliegt. Andererseits wohnen den Gefährdungspotenzialen spezifische Ressourcen inne, die zugleich Sicherheitspotenziale sind. Nicht nur bietet die Anwesenheit vieler Menschen Schutz, auch die inklusive Gestaltung von Plätzen und Grünflächen vermag einen größeren Beitrag zur Kriminalitätsverhütung zu leisten als die an Nutzungseinschränkungen orientierte Exklusion und Überwachung öffentlicher Räume (Shaftoe 2008, S. 16).

Angesichts der Diversität der Nutzungsinteressen von Pendlern, Reisenden, Anwohnern, Gewerbetreibenden, Arbeitern oder marginalisierten Gruppen wie Obdachlosen und Ge-

¹ www.siba-projekt.de

² https://www.bmbf.de/foerderungen/bekanntmachung.php?B=1125_22.3.2017

³ Das Bundesministerium des Innern (BMI) stiftete die Professur und das DFK fördert diese seit 2013 mit Mitteln aus dem Haushalt des BMI; http://www.jura.uni-tuebingen.de/professoren_und_dozenten/haverkamp

⁴ <https://www.buk.uni-wuppertal.de/>

flüchteten ist das Bahnhofsviertel anfällig für Nutzungskonflikte. Die Nutzungskonflikte und Gefährdungspotenziale verleihen dem Bahnhofsviertel oftmals einen schlechten Ruf. Der Gewährleistung von Sicherheit kommt deshalb in diesem spezifischen öffentlichen Raum große Bedeutung zu. Kommunale Anstrengungen richteten sich in den vergangenen Jahren auf eine nachhaltige Aufwertung von Bahnhofsvierteln. Der Aufwertung dienen die Ansiedlung von Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie sowie der Bau von (gehobenen) Eigentumswohnungen.

Ziele von SiBa sind die Bearbeitung grundlegender Fragen der Sicherheit im Bahnhofsviertel sowie die (Weiter-)Entwicklung eines praxisbezogenen Konzeptes für die Kriminalprävention und Stadtentwicklung. Dabei geht es darum, Strategien im Umgang mit Konflikten im öffentlichen Raum, problembelastete Stadtteile zur gezielten Implementierung kriminalpräventiver Maßnahmen und den Zusammenhang von Gentrifizierung und Kriminalitätsentwicklung zu ermitteln. Dieses Konzept soll Kommunen die Möglichkeit geben, ihr Bahnhofsviertel sicherer zu gestalten und ihre besonderen Kennzeichen als urbane Räume beizubehalten.

Forschungsschwerpunkte und -methoden

Um die Forschungsziele zu erreichen, werden verschiedene Feldzüge angestrebt. Den Ausgangspunkt stellen intra- und interstädtisch vergleichende Sozialstruktur- und Kriminalitätsanalysen dar. Genauer werden ausgewählte sozialstrukturelle und kriminalitätsbezogene Merkmale auf Gesamtstadt-, Stadtteil- und Stadtviertelebene näher untersucht, um ein Bild der sozialen Lage und objektiven Kriminalitätsbelastung der drei Untersuchungsstädte und ihrer Bahnhofsviertel zu zeichnen. Unterstützt werden standardisierte Begehungen und Beobachtungen zur Dokumentation der Sicherheitssituation in den Bahnhofsvierteln Düsseldorfs, Leipzigs und Münchens durchgeführt. Im Januar 2018 erfolgte bereits eine Teilbegehung des Düsseldorfer Bahnhofsviertels,⁵ eine vollständige Begehung des Münchner Bahnhofsviertels fand im Juli 2018 statt. Mittels einer quantitativen schriftlich-postalischen Befragung

werden die Sozialstruktur- und kriminologischen Regionalanalysen weiter vertieft. Die von Anfang Juli bis Ende August 2018 durchgeführte Bürgerbefragung soll u. a. Aufschluss geben über das allgemeine Sicherheitsbefinden, das Sicherheitsgefühl im Bahnhofsviertel und in der Nachbarschaft sowie zu eigenen Opfererfahrungen. Des Weiteren wurden Gentrifizierungserscheinungen und von den Befragten als sinnvoll erachtete Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Bahnhofsviertel abgefragt. Insgesamt wurden etwa 27 000 Personen befragt, davon je 7500 in Düsseldorf und Leipzig sowie 12 000 in München. In Vorbereitung befinden sich darüber hinaus qualitative Experteninterviews über die Bahnhofsviertel mit Akteuren der Kriminalprävention und Stadtentwicklung.

Kommunale Ordnungsdienste

Bahnhöfe und die sie umgebenden Stadtviertel befinden sich vielerorts in Aufwertungsprozessen. Immobilienwirtschaftliche Maßnahmen wie Sanierungen und Neubauvorhaben, die Ansiedlung kultureller Einrichtungen wie Theater und Galerien, Dienstleistungsgewerbe und Einzelhandel sowie ein damit einhergehender Imagewandel des Quartiers sollen Mittelschichtshaushalte zurück in die Innenstadt bringen. Eben diese, sozioökonomisch starke, Mittelschicht besitzt bisweilen die Deutungshoheit über akzeptables oder abweichendes Verhalten im öffentlichen Raum (Frevel 2012, S. 606). Alkohol- und Drogenkonsum, Bettel und Obdachlosigkeit gelten dabei als störend für die öffentliche Ordnung. Diese genuin sozialen Problemlagen werden daher zusehends aus der Sicherheitsperspektive wahrgenommen. Die Herstellung von Sicherheit und Ordnung wird vor diesem Hintergrund als Voraussetzung für ein aufgewertetes Lebensumfeld angesehen. Kontrollen und Verdrängung der Szenen durch kommunale Ordnungsdienste können somit als Mittel der Stadtpolitik begriffen werden, die Nachfrage nach Sicherheit und Ordnung beschwerdemächtiger Bewohner und Gewerbetreibender zu bedienen (Künkel 2013, S. 194). Die Herstellung von Sicherheit und Ordnung auf kommunaler Ebene befindet sich daher in einem dauerhaften Spannungsfeld zwischen einer Sicherheitsorientierung auf der einen und urbaner Offen-

heit und Toleranz auf der anderen Seite (Frevel 2012, S. 607).

Von besonderem Interesse ist im Verbundprojekt daher die Untersuchung des Einsatzes kommunaler Ordnungsdienste im Bahnhofsviertel zur Herstellung von Sicherheit. Diese sind gute Beispiele für unterschiedliche kriminalpräventive Handhabungen und Konfliktlösungsstrategien in den drei Städten.

Düsseldorf

Mit dem Ziel die bisher bestehenden eigenständigen Außendienstleistungen zu bündeln, wurde in der Landeshauptstadt Düsseldorf 1998 der kommunale Ordnungs- und Servicedienst (OSD) eingeführt. Hierdurch sollten die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie das subjektive Sicherheitsempfinden der Düsseldorfer Bevölkerung und ihrer Gäste erhöht werden.⁶ Die Stadt Düsseldorf bildet ihre Mitarbeiter im Rahmen einer dreijährigen Ausbildung zum Verwaltungsfachangestellten mit Differenzierungsbereich öffentliche Ordnung aus. Mitarbeiter des OSD können somit auch in anderen Bereichen der Verwaltung eingesetzt werden, was die Einsatzmöglichkeiten (z. B. im Alter oder nach einem Unfall) erhöht. Der Außendienst verfügt über 120 Planstellen, die u. a. auf Grundlage des Ordnungsbüroengesetzes NRW (OBG),⁷ des Polizeigesetzes NRW (PoLG NRW)⁸ und der Ordnungsbehördlichen Verordnung zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in der Landeshauptstadt Düsseldorf, kurz Düsseldorfer Straßenordnung (DStO),⁹ agieren. Neben der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung durch z. B. die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten sieht der OSD seinen Aufgabenschwerpunkt im Bürgerservice, dem er mit einer mobilen Bürgersprechstunde in verschiedenen Bereichen des Stadtgebiets nachkommt, und in der „Vermittlung sozialer Hilfsangebote an bedürftige Personen möglichst vor der Ergreifung von ordnungsbehördlichen Maßnahmen“.¹⁰ Der Dienst-

⁵ Musste aufgrund des Orkantiefs „Friederike“ ausgesetzt und verschoben werden.

⁶ <https://www.duesseldorf.de/ordnungsamt/osd.html>

⁷ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=3220071121100536332

⁸ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=3120071121100036031

⁹ <https://www.duesseldorf.de/stadtrecht/3/32/32-101.html>

¹⁰ <https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt32/ordnungsamt/OSD/aufgabenosd.pdf>, Herv. im Orig.

leistungsgedanke wird stark betont, im Bedarfsfall stehen dem OSD jedoch auch polizeiliche Befugnisse zu¹¹, die in der Praxis immer wieder zu konfliktreichen Vorfällen mit marginalisierten Gruppen wie Wohnungs- und Obdachlosen, Suchtkranken und Bettlern führen.¹²

Der Dienst wird wochentags von 7 Uhr bis 1.30 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen zwischen 9 Uhr und 1.30 Uhr vorwiegend in Form von uniformierter Streifenfunktätigkeit im ganzen Stadtgebiet ausgeführt. Des Weiteren geht der OSD Doppelstreife mit der Polizei und fährt selbstständig lagebezogene Einsätze entsprechend der jeweiligen Einsatzanforderungen.¹³ Letzteres umfasst bspw. nächtliche Kontrollen im Sperrbezirk zur Ahndung der Anbahnung der Prostitution, Gewerbe- und Gaststättenüberwachung sowie Jugendschutzkontrollen. Die Einsätze werden über eine Leitstelle koordiniert, die Mitarbeiter sind mit Funk, Reizstoffsprüngerät, Handfesseln, schnittfesten Handschuhen, Sicherheitsschuhen, einer Beatmungsmaske¹⁴ für Wiederbelebungen sowie einem Smartphone zur App-basierten Erfassung und Verarbeitung von Bußgeldverfahren ausgestattet.

Leipzig

In Leipzig wurde 1993 der kommunale Ordnungsdienst als „Stadtordnungsdienst“ eingeführt. Dessen Mitarbeiter absolvieren einen vierwöchigen Theorielehrgang mit 190 Unterrichtsstunden. Jüngst durchlief er eine Umstrukturierung und firmiert seit Februar 2018 offiziell als „Polizeibehörde“.¹⁵ Die Umbenennung änderte nichts an den Zuständigkeiten und Befugnissen der Behörde. Vielmehr diente der neue Name dazu, die Wahrnehmung des Ordnungsdienstes in der Bevölkerung zu verbessern und das Sicherheitsgefühl zu steigern. Allerdings stellt sich die Frage, ob die Umbenennung in Politik, Wirtschaft und Bevölkerung polizeiliche Erwartungshaltungen an die Polizeibehörde weckt und ob sich das Selbstverständnis der Beschäftigten hierdurch verändert.

Die Polizeibehörde handelt auf Grundlage des Sächsischen Polizeigesetzes (SächsPolG) und setzt die „Polizeiverordnung über öffentliche Sicherheit und Ordnung“ durch – genauer „Polizeiliche Vollzugs-, Ermittlungs- und Überwachungsaufgaben“.¹⁶ Dazu zählen das Entgegen-

nehmen von „Anzeigen, Beschwerden, Hinweisen zu Fragen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (zum Beispiel zu defekten, beschädigten oder fehlenden Verkehrszeichen und -einrichtungen, nicht mehr zugelassenen und im öffentlichen Verkehr abgestellten Fahrzeugen, zur illegalen Werbung, „Schmuddelecken“ und Graffiti)“, das Durchführen von „Ermittlungen bei und Einleitung von Bußgeldverfahren“ und von Gewerbekontrollen oder das Anordnen von „Maßnahmen im Rahmen der Gefahrenabwehr“.¹⁷

Derzeit sind bei der Polizeibehörde 61 Mitarbeiter beschäftigt, die von Montag bis Freitag zwischen 7 Uhr und 21.30 Uhr, samstags bis 22.30 Uhr und sonntags bis 20 Uhr im Zweischicht-Betrieb im gesamten Stadtgebiet auf Streife sind. Für die nächsten Jahre ist eine schrittweise Aufstockung der Stellen auf bis zu 96 Mitarbeiter sowie die Ausweitung der Dienstzeiten bis 24 Uhr vorgesehen.¹⁸

Die Mitarbeiter tragen keine Waffen bei sich, sondern lediglich ein Diensthandy und ein Reizstoffsprüngerät. Sie tragen eine polizeiähnliche Uniform, welche im Zuge der Umstrukturierung zur Polizeibehörde sukzessiv erneuert wird, und können auf 13 Dienstfahrzeuge zurückgreifen. Die Ausrüstung soll künftig noch um stichsichere Westen und Schlagstöcke (sogenannte „Einsatzmehrzweckstöcke“) erweitert werden.

München

In der Landeshauptstadt München ist seit dem 2. Juli 2018 der Kommunale Außendienst (KAD) tätig und bestreift derzeit das Gebiet rund um den Münchner Hauptbahnhof. Er sieht seinen Aufgabenschwerpunkt im Zeigen von Präsenz, in der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten sowie der Verfügbarkeit als bürgernahe Ansprechpartner.

Der Einführung ging ein langwieriger Prozess voraus, in welchem Parteien und Stadtverwaltung um die grundsätzliche Einrichtung eines Außendienstes des Kreisverwaltungsreferates (KVR) sowie dessen Ausrichtung und Ausprägung gerungen haben. Einschlägige negative Vorfahrungen mit den „Schwarzen Sheriffs“, welche in den 1970er- und 1980er-Jahren in München tätig waren (Stankiewitz 2018), erschwerten einen neuerlichen Einsatz nicht polizeilicher Ordnungsdienstmitarbeiter.

Nachdem in Bayern das Gemeindepolizeigesetz im Jahr 2015 aufgehoben wurde, ist die Einrichtung einer Gemeindepolizei dort nicht möglich. Folglich ist die Verfolgung von Straftaten nicht Aufgabe des KAD. Als Außendienst der Kommune stützt die Arbeit des KAD sich rechtlich vornehmlich auf das Ordnungswidrigkeitengesetz. Zudem können u. a. die neue in Kraft getretene nächtliche Alkoholverbotsordnung, das Bayerische Straßen- und Wegegesetz, die Grünanlagensatzung und die Reinhaltungsverordnung herangezogen werden.

Der KAD begann mit 25 Mitarbeitern, die in Zweier- und Viererstreifen zwischen 10 und 21.30 Uhr rund um den Bahnhof aktiv sind (Kreisverwaltungsreferat 2018). Weitere Mitarbeiter wurden bereits eingestellt und werden derzeit geschult. Der Ordnungsdienst soll sukzessive auf knapp 90 Mitarbeiter anwachsen sowie räumlich und zeitlich ausgeweitet werden. Die städtischen Angestellten tragen eine marineblaue Uniform mit dem Schriftzug „KVR Kreisverwaltungsreferat“ auf dem Rücken und „Kommunaler Außendienst“ auf der Vorderseite. Ausgestattet sind sie mit hieb- und stichfesten Westen und Handschuhen sowie einem Reizstoffsprüngerät. Sie tragen keine Schusswaffen. Die Kommunikation findet per Mobiltelefon statt, derzeit gibt es keinen Funk und keine Leitstelle.

Im Vergleich zu anderen kommunalen Ordnungsdiensten verfügt der KAD in München über relativ eingeschränkte Befugnisse. Er sieht auch seine Aufgaben eher in der Funktion als Ansprechpartner für die Bürger denn als repressives Organ und folgt dem Leitsatz „die Balance zwischen dem Aufrechterhalten von Ordnung und großstädtischer Liberalität wahn-

¹¹ <https://www.duesseldorf.de/ordnungsamt/osd/osdaufg.html>

¹² <https://www.report-d.de/Duesseldorf/Aktuelles/Duesseldorf-Fiftyfifty-Streetworker-beklagt-Umgang-des-OSD-mit-Obdachlosen-87101>

¹³ <https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt32/ordnungsamt/OSD/aufgabenosd.pdf>

¹⁴ Die Beatmungsmaske schützt den Ersthelfer bei der Beatmung des Patienten vor Infektionskrankheiten.

¹⁵ Zur Schwierigkeit der unterschiedlichen Bezeichnung gleicher Institutionen siehe etwa Tuchscherer (2017, S. 42 ff.).

¹⁶ <https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/behoerden-und-dienstleistungen/dienststelle/inspektion-nord-mitte-sued-3250/>

¹⁷ Aufgaben sind der Homepage der Polizeibehörde entnommen: <https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/behoerden-und-dienstleistungen/dienststelle/inspektion-nord-mitte-sued-3250/>

¹⁸ <http://www.lvz.de/Leipzig/Lokales/Leipzigs-neue-Stadtpolizei-ist-da-was-sich-dadurch-aendert>

ren“ (Kreisverwaltungsreferat 2018, S. 1). Soweit man das nach der kurzen Zeit seines Bestehens sagen kann, wird der KAD von den Medien sowie den vielfältigen Akteuren im Bahnhofsviertel positiv aufgenommen.

Vergleich

Im Vergleich erweist sich die Stadtpolizei Leipzigs als ältester, Münchens KAD als jüngster kommunaler Ordnungsdienst. Sowohl im Namen als auch in der Beschreibung des Tätigkeitsgebiets ist in Leipzig deutlich die Nähe der Polizeibehörde zur Polizei selbst zu erkennen. Die Leipziger Polizeibehörde und der Düsseldorfer OSD weisen die größten Ähnlichkeiten auf. Beide Außendienste agieren auf Basis des Polizeigesetzes ihres Bundeslandes und besitzen daher polizeiliche Befugnisse. Parallelen lassen sich ebenfalls in den Aufgabenbeschreibungen erkennen. Der Düsseldorfer OSD fokussiert im Gegensatz zur Leipziger Polizeibehörde jedoch explizit seine Service- und Dienstleistungsfunktion gegenüber Bürgern und Besuchern der Stadt. Die Leipziger Polizeibehörde konzentriert sich hingegen auf überwachende und repressive Tätigkeiten. Ein Auftrag des Münchener KAD ist zwar ebenfalls die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, jedoch steht hier die bürgernahe Ansprech- und Sichtbarkeit im Zentrum der Arbeit. Bezüglich Personalstärke sowie Führungs- und Einsatz-

mitteln ist der Düsseldorfer OSD mit Abstand am umfangreichsten ausgestattet. Herauszuheben sind hier die eigene Leitstelle und der Funk sowie die dreijährige Ausbildung.

Ausblick

Das Verbundvorhaben richtet den wissenschaftlichen und forschungspraktischen Blick auf die vielgestaltigen Entwicklungen in Bahnhofsquartieren, die sich in einem Spannungsfeld bewegen, das mehrere Dimensionen der Sicherheit berührt. Die kriminogenen Strukturen von Bahnhofsvierteln ermöglichen die Untersuchung kriminalitätsbezogener (Un-)Sicherheit, die im Rahmen umfangreicher Kontroll- und Präventionsmaßnahmen bereits Gegenstand sicherheitspolitischer Strategien im Umfeld vieler großer Bahnhöfe ist. Zusammen mit den Akteuren der Landespolizeien und der Bundespolizei stellen die kommunalen Ordnungsdienste ein Instrument zur Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit dar, das in den Städten die Voraussetzungen für eine städtebauliche Aufwertung der Bahnhofsviertel schaffen soll. Die Erwartungen der bürgerlichen Stadtgesellschaft und Politik sind darauf ausgerichtet, ein ansehnliches Entrée und Stadtbild zu erzielen, das nur dann von den Bürgern angenommen wird, wenn auch das Sicherheitsgefühl dazu einlädt. Ausgehend von den Ergebnissen der Bürgerbefragung, der strukturierten

Begehungen und teilnehmenden Beobachtungen wird der Verbund daher ein kriminalpräventives und städtebauliches Konzept für die drei Bahnhofsviertel erarbeiten. Darüber hinaus werden die Interviews mit unterschiedlichen Nutzern der Bahnhofsviertel tiefer gehenden Aufschluss über bestehende und zu ergreifende kriminalpräventive Maßnahmen sowie Handlungsbedarfe geben.

Literatur

- Frevel, Bernhard (2012): Kriminalität und lokale Sicherheit. In: F. Eckardt (Hrsg.), Handbuch Stadtsoziologie, 593-612, Springer VS: Wiesbaden.
- Köhler, Stefan (2007): Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft: Dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe. Hannover: Verlag der ARL.
- Kreisverwaltungsreferat München (2018): Kommunalen Außendienst (KAD) – Aufgaben, Einsatzgebiet, Uniform. Mit Kreisverwaltungsreferent Dr. Thomas Böhle und KAD-Leiter Günter Huber. Landeshauptstadt München.
- Künkel, Jenny (2013): Wahrnehmungen, Strategien und Praktiken der Polizei in Gentrifizierungsprozessen – am Beispiel der Prostitution in Frankfurt a.M. In: Kriminologisches Journal, 45. Jg. 2013, H. 3, Beltz Juventa: Weinheim.
- Shaftoe, Henry (2008): Convivial Urban Spaces – Creating Effective Public Places. Abingdon: Routledge.
- Stankiewicz, K. (2018) Schnell und knallhart: Die schwarzen Sheriffs in blau. In: Abendzeitung München. Online abrufbar: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.wir-sind-keine-nachtwaechter-schnell-und-knallhart-die-schwarzen-sheriffs-in-blau.8ccc2f3-d4e6-499f-aeb2-71ac9876c214.html> (15.8.2018).
- Tuchscherer, Lisa (2017): Stadtpolizei statt Polizei. Berlin: Duncker & Humblot.

Prof. Dr. Rita Haverkamp ist Stiftungsprofessorin an der Eberhard Karls Universität Tübingen; Ina Hennen M.Sc. und Ines Hohendorf M. A. sind ihre Mitarbeiterinnen. Dr. Tim Lukas ist Akademischer Rat an der Bergischen Universität Wuppertal; Moritz Quel M. A. ist sein Mitarbeiter.

Kontakte: rita.haverkamp@uni-tuebingen.de; ina.hennen@uni-tuebingen.de; ines.hohendorf@uni-tuebingen.de; lukas@uni-wuppertal.de; mquel@uni-wuppertal.de