

Sicherheit im Ludwigsburger Bahnhofsviertel (SiLber)

Markus Faigle, Laura Härle, Ina Hennen & Ines Hohendorf

Der Ludwigsburger Bahnhof ist als einer der meistfrequentierten Orte im Landkreis vielfältigen Nutzungskonflikten ausgesetzt, was schon lange zu Spannungen und einem schwindenden Sicherheitsgefühl der Bürger:innen führt. Im Rahmen des Verbundprojektes SiLber untersucht daher die Stadt Ludwigsburg gemeinsam mit der Stiftungsprofessur für Kriminalprävention und Risikomanagement der Eberhard Karls Universität Tübingen die lokalen Sicherheitsbedarfe und entwickelt neue Sicherheitslösungen. Zentrales Anliegen des Verbundprojektes ist die Erarbeitung eines innovativen Sicherheitskonzepts für das Ludwigsburger Bahnhofsviertel – exemplarisch für Mittelstädte bundesweit mit vergleichbaren soziodemografischen und geografischen Bedingungen und ähnlicher Kriminalitätsstruktur.

Projektoorganisation

Mit dem vom BMBF geförderten Wettbewerb „SifoLIFE – Demonstrationen innovativer, vernetzter Sicherheitslösungen“ werden Kommunen dabei unterstützt, gemeinsam mit regionalen Akteuren und Bürger:innen neue Sicherheitslösungen aus Forschung und Entwicklung in der Praxis zu erproben. Durch die praktische Anwendung sollen die Sicherheitslösungen für die Bevölkerung erfahrbar gemacht werden, um somit auch Impulse für einen Innovations- und Praxistransfer zu schaffen. So auch das Projekt SiLber, welches in die erste Phase (Konzeptionsphase) des zweistufigen Wettbewerbs aufgenommen wurde. Bis November 2022 geht es darum, Ideen für eine Demonstration – eine Erprobung in der Praxis – wissenschaftlich auszuarbeiten und vorzubereiten. Bis zu fünf Projekte erhalten daran anknüpfend ab 2023 die Möglichkeit, das erstellte Sicherheitskonzept für drei Jahre in der Praxis umzusetzen.

Im Projekt SiLber wird in Ludwigsburg der Ansatz verfolgt, durch die Umgestaltung eines ehemaligen Industriegebietes in unmittelbarer Bahnhofsnähe einen attraktiven Stadtraum zu schaffen. Dazu werden der Bahnhof und das angrenzende Umfeld als häufig besuchte Knotenpunkte urbaner Infrastrukturen

betrachtet. Insbesondere die Funktion des Areals als Aufenthalts- und Durchreiseort für unterschiedliche soziale Gruppen führt auch zur Ausbildung von Kriminalitätsschwerpunkten im Hinblick auf Drogenhandel, Gewalthandlungen oder Diebstähle im Bahnhofsbereich. Ziel des Projekts ist es deshalb, gemeinsam mit den Bürger:innen Lösungen für eine attraktive Gestaltung des Bereichs zu erarbeiten.

Ausgangslage

Die in der kriminologischen Forschung starke Fokussierung auf Großstädte und ihre Problemlagen befindet sich in Schieflage mit der gesellschaftlichen Wirklichkeit. So lebt die Mehrheit der Deutschen in Mittel-¹ und Kleinstädten (68 %, Statistisches Bundesamt 2020), weshalb sich eine Erforschung mittelstädtischer Lebenswirklichkeiten und Problemlagen schon allein aus statistischen Gründen aufdrängt. Laut Polizeilicher Kriminalstatistik entfielen 2020 27 % der registrierten Kriminalität auf Mittelstädte, 19 % auf Großstädte zwischen 100 000 und 500 000 Einwohner und 29 % auf Großstädte über 500 000 Einwohner.

Auch in Mittelstädten sind Bahnhöfe und die sie umgebenden Areale Knotenpunkte und markante urbane Infrastruktureinrichtungen (Eckert et al. 2020, 10). Sie sind offener und stark

reglementierter Raum, Umschlagplatz, Aufenthalts- und Transitort unterschiedlicher sozialer Gruppen, Schnittstelle privater und öffentlicher Bereiche und innerstädtische Kriminalitätsbrennpunkte mit Drogenhandel, Gewalthandlungen, Sachbeschädigung und Taschendiebstahl; Disorder-Phänomene wie aggressives Betteln, Drogenkonsum und Müllentsorgung kommen hinzu. Die vorherrschende Anonymität, hohe Fluktuation, die Heterogenität der unterschiedlichsten Bahnhofsnutzergruppen sowie mangelnde soziale Kontrolle eröffnen im Bahnhofsumfeld mehr Tatgelegenheiten, sodass sich Bewohnende und Nutzende im Stadtviertelvergleich dort am unwohlsten und unsichersten fühlen (SiBa-Bevölkerungsbefragung 2019; Willmann 2015). Diese Unsicherheit kann sich negativ auf die Lebensqualität auswirken, einen Rückzug der Bevölkerung aus öffentlichen Räumen bewirken und die informelle Sozialkontrolle weiter schwächen, wodurch kriminalitätsaffine Gruppierungen mehr Räume besetzen können (Bornwasser & Köhn 2014, 7). Eine skandalisierte Berichterstattung über einzelne auffällige Gewalt- und Kriminalitätsvorkommnisse verstärkt das negative Image des Bahnhofsumfelds. Bahnhöfe und ihr Umfeld stehen damit exemplarisch für das sicherheitspolitische Dilemma zwischen Freiheit und (Un-)Sicherheit.

Empirische Erkenntnisse zu Bahnhofsvierteln in deutschen Mittelstädten im Kontext von Kriminalität und Sicherheit gibt es kaum. Dabei sind Bahnhofsareale gerade für Mittelstädte zentrale Verteilersysteme für die Mobilität zwischen suburbanen Gebieten und Städten.

Ludwigsburg

Mit täglich ca. 65 000 Fahrgastbewegungen ist der Bahnhof Ludwigsburg an fünfter Stelle der Bahnknoten in Baden-Württemberg. Wie anderswo ist der Bahnhof als Treffpunkt mar-

¹ 20 000 bis 100 000 Einwohner.



Gleisanlage und Franck-Steg

© Stadt Ludwigsburg

wirksame Nutzungen und temporäre Veranstaltungsformate erfahren und ihre Erfahrungen und Ideen direkt in den laufenden Planungsprozess einbringen.

Projektziel

Im Projekt soll sich der Blick auf die durch den Kauf des bahnhofsangrenzenden Franck-Areals vielgestaltigen Entwicklungen im Ludwigsburger Bahnhofsumfeld richten, welches sich nun in einem Spannungsfeld zweier Sicherheitsdimensionen bewegt. Zum einen ermöglichen die kriminogenen Strukturen des Bahnhofsumfelds die Untersuchung kriminalitätsbezogener Unsicherheit, die bisher noch nicht Gegenstand umfangreicher sicherheitspolitischer Strategien in Form von Kontroll- und Präventionsmaßnahmen in Ludwigsburg sind. Zum anderen kann die Schaffung neuen Stadtraums durch den Erwerb des bahnhofsnahen Industriearcals soziale Unsicherheit erzeugen, denn Bewohnende im Umfeld und andere Stadtraumnutzende wissen nicht, was aus dem Areal wird, welche Menschen und Gruppen angezogen werden, für wen Raum geschaffen und wer womöglich ausgegrenzt wird. Ziel von SILBER ist es daher, die Dynamik und Wechselwirkung des Ludwigsburger Bahnhofs mit seinem direkten Umfeld bezüglich Transit-, Konsum- und Wohnfunktion im Kontext Sicherheit zu untersuchen und durch neue, in-

ginalisierter Gruppen bekannt und machte durch Gewalt und Drogenhandel negative Schlagzeilen, was zu einem verringerten Sicherheitsgefühl der Bürger:innen sowie der Gäste von Ludwigsburg führt. In der Folge werden der Bahnhof und die dort vorhandenen Mobilitätsangebote vielfach gemieden. Dieser Umstand steht dem Ziel der Stadt entgegen, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu intensivieren. Mit dem Umbau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) entsteht in den nächsten Jahren die Mobilitätsdrehscheibe der Zukunft.

Industriegelände mit seinem historischen baulichen Erbe zu einem neuen, urbanen Stadtquartier mit eigener Identität und einem hohen Mix an unterschiedlichen Nutzungen weiterzuentwickeln. Bis die Planungen zur langfristigen Entwicklung fertiggestellt sind, soll das Gelände bereits für ein breites Spektrum an Zwischennutzungen zugänglich gemacht werden. Durch eine Öffnung des Areals mit unmittelbarer Anbindung an den Bahnhof können die Bürger:innen bereits in der Zwischennutzungsphase den Stadtraum durch öffentlichkeits-

Das Franck-Areal

Seit 1868 wurden direkt am Ludwigsburger Bahnhof Kaffeeersatzprodukte hergestellt. Gegründet von der Familie Franck wurde die Produktion Ende 2018 – mittlerweile in Besitz der Nestlé AG – eingestellt. Im Oktober 2020 konnte die Stadt Ludwigsburg einen Teil des nun leer stehenden „Franck-Areals“ am Bahnhof erwerben. Auf dem ehemaligen Werksgelände befinden sich insgesamt sechs Gebäude, welche bislang sowohl als Produktionsstätten für die Herstellung von Kaffee als auch als Büros, Labore und Lagerflächen genutzt wurden. Trotz der zentralen Lage auf der Westseite des Bahnhofs entzieht sich das Areal bis auf die Außenfassaden jeglicher öffentlicher Kenntnis. Nun bietet sich die Chance, das



Franck-Areal/ Eingangsbereich

© Ines Hohendorf

novative organisatorische und technische Sicherheitslösungen zu verbessern.

Forschungsschwerpunkte und -methoden

Anknüpfend an das vom BMBF geförderte Projekt SiBa (Sicherheit im Bahnhofsviertel) und den in diesem Rahmen entwickelten Werkzeugkasten mit über 230 interdisziplinären Maßnahmen sollen im Ludwigsburger Bahnhofsumfeld Gefährdungs- und Sicherheitspotenziale eines sich im Wandel befindenden Stadtteils ermittelt und wissenschaftlich fundierte Hinweise für die Praxis erarbeitet werden, die der Stadt helfen, ihr Bahnhofsumfeld sicherer zu gestalten. Der Fokus soll auf Lösungen zur Stärkung der Sicherheit durch Belebung und damit der Lebensqualität für die Bevölkerung liegen verbunden mit Konzepten zur sicheren Gestaltung des öffentlichen Raums.

Um die Forschungsziele zu erreichen, kommt ein gemischt qualitativ-quantitatives Untersuchungsdesign zum Einsatz. Über Onlinebefragungen sollen mögliche Problemlagen und erste Bedarfe quantitativ ermittelt und eingeordnet werden. Über Experteninterviews, Begehungen, Workshops und Fokusgruppen vor Ort werden die Problemlagen und Bedarfe qualitativ vertiefend untersucht, um hieraus die notwendigen Sicherheitslösungen für das Strategiekonzept abzuleiten. Angelehnt an die Design-Thinking-Methode sollen die Problemlagen des Ludwigsburger Bahnhofsumfelds interdisziplinär und kreativ angegangen werden, d. h. eine Kombination aus Verstehen, Beobachten, Ideenfindung, Konzept und Testen vor dem Hintergrund von Nutzen, Umsetzbarkeit und Machbarkeit.

NEULAND

Erste Erkenntnisse über die Wirkung des ehemaligen Industrieareals wurden mit dem Projekt NEULAND geschaffen. Ende September 2021 öffnete die Stadt Ludwigsburg in Zusammenarbeit mit der Wüstenrot Stiftung das Franck-Areal erstmals für die Öffentlichkeit. Künstler:innen, Zeitzeug:innen sowie Kunst- & Kulturinteressierte erhielten dabei die Möglichkeit, das Areal und sein Potenzial zu erkunden. Für das Projekt SiLber bot

das Event eine Gelegenheit, erste Eindrücke einer Belebung des Areals zu sammeln.

Das Projektteam befragte Besucher:innen der Veranstaltung zu ihrem Eindruck von der Öffnung des Geländes, ihren Nutzungsideen für die Zukunft und ihrem Sicherheitsgefühl im Bahnhofsviertel. Die Befragung von rund 20 Personen zeigte deutlich, dass die Mehrheit sich eine dauerhafte und langfristige Öffnung des Franck-Areals wünscht. Die Befragten schlugen für die Bespielung insbesondere Veranstaltungen im Bereich von Kunst und Kultur vor, aber auch ein diverses Gastronomieangebot, Freiraum für Kinder und Jugendliche sowie eine Nutzung der Gebäude als Eventlocation. Insbesondere eine Mischnutzung und eine Entwicklung des Geländes zu einem Vierteltreffpunkt hoben die Befragten hervor. Es zeigte sich zudem, dass das Sicherheitsempfinden am Bahnhof hinter dem auf dem unmittelbar angrenzenden Franck-Areal zurückbleibt. Diese Erkenntnisse greift das Projektteam für die Entwicklung eines praxisnahen Sicherheitskonzepts auf. Die Bürgerbeteiligung wird auf weiteren Veranstaltungen im Rahmen von SiLber ab dem Frühjahr 2022 fortgeführt und so ein stetiger Austausch mit der Bevölkerung geschaffen.

Ausblick

Zur Entwicklung eines ganzheitlichen Sicherheitskonzepts müssen kriminalpräventive Bemühungen im Kontext Bahnhof die ihn umgebenden städtischen Areale berücksichtigen und einbeziehen. Sonst läuft man Gefahr, dass Kriminalität und Disorder-Phänomene nur vom Bahnhof in das weitere Umfeld verdrängt werden und so objektive Sicherheit am Bahnhof zulasten der umliegenden Bahnhofsareale hergestellt wird (Bornewasser & Köhn 2014, 18; Kramer & Voigt 2013, 39). Ausgehend von den Ergebnissen der Onlinebefragungen, der Experteninterviews, Fokusgruppen und Begehungen wird in SiLber daher ein ganzheitliches kriminalpräventives und städtebauliches Konzept für den Ludwigsburger Bahnhof und seine Umgebung erarbeitet mit dem Schwerpunkt der Integration des Franck-Areals in das bestehende Bahnhofsviertel.

Das Projekt ist dabei überregional von Bedeutung, weil auch in ande-

ren Mittelstädten Bahnhöfe und ihr unmittelbares Umfeld Brennpunkte sind. Die lokalen Spezifika Ludwigsburgs ermöglichen eine Übertragung der Ergebnisse auf andere Städte in ähnlicher Lage; immerhin verfügen 70 % der westdeutschen Mittelstädte über Industrie- und Gewerbebrachen am Innenstadtrand oder direkt in der Innenstadt (vgl. Buhtz et al. 2009). Darüber hinaus kann das Vorgehen Ludwigsburgs andere Mittelstädte dazu ermutigen, durch den Erwerb brachliegender Areale und durch die im Rahmen des geplanten Projektes erarbeiteten Sicherheitslösungen öffentlichen Raum im Innenstadtbereich zurückzugewinnen und das Umfeld von Bahnhöfen nicht nur unter Gefährdungs-, sondern auch unter Sicherheitspotenzialen zu betrachten. Denn in den als Brennpunkten bekannten Bahnhofsgebieten schlummern nicht nur Kriminalität und Disorder-Phänomene, vielmehr hebt eine innovative Gestaltung das Sicherheitsgefühl und die Aufenthaltsqualität für alle Bevölkerungsgruppen.

Das Projekt ist aufseiten der Stadt Ludwigsburg im Bereich der Stadtteilentwicklung verortet und wird dort von Markus Faigle (Projektleitung) und Laura Härle (Projektmitarbeiterin) betreut. Ina Hennen M. Sc. und Dr. Ines Hohendorf sind wissenschaftliche Mitarbeiterinnen an der Stiftungsprofessur für Kriminalprävention und Risikomanagement der Eberhard Karls Universität Tübingen und begleiten das Projekt aus wissenschaftlicher Perspektive.

Kontakt: M.Faigle@ludwigsburg.de;
L.Haerle@ludwigsburg.de; ina.hennen@uni-tuebingen.de;
ines.hohendorf@uni-tuebingen.de

Literatur

Bornewasser, Manfred/Köhn, Anne (2014): Subjektives Sicherheitsempfinden. Von sozio-demografischen Unterschieden zu konkreten Handlungsempfehlungen auf kommunal-politischer Ebene. In: Röhlgen, Jasmin: „Wie die Statistik belegt ...“. Zur Messbarkeit von Kriminalitätsfurcht und (Un-)Sicherheit, Tagungsband 5. München. Vom 21.9.2021, <https://athene-forschung.unibw.de/doc/92194/92194.pdf>.

Buhtz, Martina/Gerth, Heike/Lindner, Margit (2009): Stadtumbau West. Befragung von Kommunen im Stadtumbau West. In Auftrag gegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin.

Eckert, Anna/Schmidt-Lauber, Brigitta/Wolfmayr, Georg (2020): Aushandlungen städtischer Größe. Mittelstadt leben, erzählen, vermarkten. Wien.

Kramer, Jessica/Voigt, Kay S. (2013): Die Herstellung von Sicherheit in der Stadt Leipzig. Akteure, Bilder und Maßnahmen in der städtischen Sicherheitsproduktion. Berlin. Vom 21.9.2021, <http://www.dynass-projekt.de/wp-content/downloads/Stadtbereich%20Leipzig.pdf>.

Willmann, Thomas (2015): Beiträge zur Statistik. Ergebnisse der Bürgerumfrage 2014. Freiburg: Amt für Bürgerservice und Informationsverarbeitung. Vom 21.9.2021, https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E-699301517/906571/statistik-veroeffentlichungen_Jahrbuch_2015-NIEDRIG.pdf.