

Sicherheit im Ludwigsburger Bahnhofsviertel (SiLBer)

Ein Ergebnisbericht

Markus Faigle, Laura Härle, Ina Hennen

Bahnhofsviertel haben oft einen eher schlechten Ruf – unabhängig davon wie groß die Kommune ist. Die dort herrschende Anonymität und Heterogenität der Menschen sowie eine zu hohe Personenanzahl tagsüber und eine zu geringe nachts kann zu unangenehmen Konfrontationen, Nutzungskonflikten und Unsicherheitsgefühlen führen. All dies stellt Städte und Kommunen bei der Planung und Umsetzung eines Sicherheitskonzepts vor die Herausforderung, die unterschiedlichen Ansprüche an Sicherheit und Aufenthaltsqualität von Bürger:innen auszutarieren: so auch die Stadt Ludwigsburg im Rahmen des Verbundprojekts „Sicherheit im Ludwigsburger Bahnhofsviertel (SiLBer)“. Das Forschungsteam erarbeitete im Projekt ein passgenaues Sicherheitskonzept für die Mittelstadt Ludwigsburg. Die Herausforderung bestand darin, ein ehemaliges Industrieareal, das sog. Franck-Areal, im Herzen des Bahnhofsviertels in den öffentlichen Stadtraum zu integrieren. Dabei wurde Wert darauf gelegt, dass das Konzept auf andere Mittelstädte mit ähnlichen Bedingungen übertragbar ist. Zum Abschluss der Projektlaufzeit ist ein integriertes Sicherheitskonzept mit Lösungsvorschlägen für diverse Problemfelder entstanden. Nachfolgend werden ausgewählte Ergebnisse aus der wissenschaftlichen Begleitforschung berichtet sowie Teilaspekte des Konzepts vorgestellt.

Projektziele

Mit dem vom BMBF geförderten Wettbewerb „SifoLIFE – Demonstrationen innovativer, vernetzter Sicherheitslösungen“ werden Kommunen dabei unterstützt, gemeinsam mit regionalen Akteuren und Bürger:innen neue Sicherheitslösun-

gen aus Forschung und Entwicklung in der Praxis zu erproben. Durch die praktische Anwendung sollten 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 der 18-monatigen Projektlaufzeit zahlreiche Vorschläge für

die Erhöhung von subjektiver und objektiver Sicherheit im Ludwigsburger Bahnhofsviertel hervorbrachte.

Im Fokus von SiLBer stand der Ansatz **Sicherheit durch Belebung** (Faigle et al., 2021). Durch den städtischen Erwerb des in unmittelbarer Bahnhofsnähe liegenden Industriegeländes „Franck-Areal“ und dem Ziel, dieses als attraktiven und sicheren Stadtraum zu entwickeln, konnten bereits in der ersten Phase verschiedenste Belebnungsansätze erprobt und Lösungen für eine attraktive Gestaltung des Bereichs erarbeitet werden. Mit dem Ziel, ein barrierefreies und sicheres Bahnhofsviertel durch die Integration des Franck-Areals zu schaffen, startete SiLBer im Juli 2021. Neben der zeitnahen Öffnung und Erlebbarkeit des Franck-Areals sowie der Herstellung von sozialer Kontrolle durch Belebung und Nutzung des Areals stand der längerfristige und großräumige Testbetrieb aktueller und zukünftiger Sicherheitslösungen sowie die Vermeidung eines kriminellen innerstädtischen Brennpunkts im Fokus des Forschungsvorhabens.

Forschungsmethoden

Als Grundlage für ein ganzheitliches



Sicherheitskonzept wurde eine breite Datenbasis geschaffen, die sowohl erklärende Faktoren für (Un-)Sicherheitsgefühle als auch Lösungsvorschläge aufzeigte. Die wissenschaftliche Begleitung stützte sich auf eine quantitative sowie qualitative Befragung zahlreicher Stakeholder des Ludwigsburger Bahnhofsquartiers und wurde ergänzt durch eine intensive Einbeziehung der Bürgerschaft.

Zunächst wurden anhand von Sekundärdatenanalysen die Sozialstruktur im Viertel, die objektive Kriminalitätsbelastung (PKS-Auswertung) sowie städtebauliche und präventive Projekte betrachtet. Darauf aufbauend fanden Interviews mit 13 Expert:innen von Sicherheitsakteuren, lokalen Bürgerinitiativen, Stadtverwaltung, sozialen Einrichtungen und Bildungsträgern statt. Dabei standen die Themenbereiche Sicherheit und Kriminalitätsfurcht, Problemwahrnehmung und Kriminalität, städtebauliche Maßnahmen, marginalisierte Gruppen und (Kriminal-)Prävention im Fokus. Bewohner:innen in Ludwigsburg konnten zudem an der wissenschaftlichen Online-Befragung "Lebensqualität und Sicherheit in der Stadt" teilnehmen. Die Befragung enthielt Frageblöcke zur Wohnsituation der Befragten, zu ihrem Sicherheitsgefühl, zu konkreten Verbesserungsvorschlägen, zur Nutzung des Franck-Areals, zum Einfluss der Pandemie auf das Freizeitverhalten sowie zu soziodemografischen Aspekten. 282 vollständig abgeschlossene Fragebögen

wurden ausgewertet.

Das Projekt wurde insbesondere über die Beteiligungsplattform der Stadt (www.meinLB.de) für die Bevölkerung zur Partizipation geöffnet. Dort konnten Nutzer:innen über ein innovatives digitales Format auf einer Karte des Bahnhofsviertels Wohlfühl- und Unwohlfühllorte markieren und ausgewählte Fragen zu den Herausforderungen und möglichen Lösungen beantworten. Im Ergebnis sind "Heatmaps" entstanden, die deutlich aufzeigen, dass das Sicherheitsgefühl im Bahnhofsviertel kleinräumig variiert und Unwohlfühllorte insbesondere am Bahnhofplatz und Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) verortet werden (siehe Abb. 1). Darüber hinaus waren interessierte Bürger:innen aufgerufen, an einem Rollenspaizergang mit dem Projektteam teilzunehmen. Dabei wurden fünf Stationen im Bahnhofsumfeld besucht und die Teilnehmenden konnten mittels systematischer Begehungsschemata Angaben zu u.a. Orientierung und Überschaubarkeit, Belebung und Sicherheitsmaßnahmen machen. Zudem waren sie angehalten, sich in vordefinierte Rollen (z.B. Tourist, junge Frau mit Fahrrad, Rollstuhlfahrer, Wohnungsloser) zu versetzen und das Bahnhofsviertel aus dieser Perspektive zu bewerten. Damit wurde der heterogenen Nutzergruppe und der gesellschaftlichen Diversität in Bahnhofsquartieren Rechnung getragen.

Ein Workshop mit Beteiligten aus Polizei, Deutscher Bahn, Bahnhofsrat, Jugendgemeinderat und Stadtverwaltung hatte schließlich zum Ziel, die gesammelten Erkenntnisse zu reflektieren und zu diskutieren sowie Raum für neue Ideen und Lösungsansätze zu schaffen.

Viertel entwickeln. Das hat den Experteninterviews zufolge ein geringes Interesse der Bevölkerung an einer aktiven Gestaltung des Quartiers zur Folge und das negative Image wird durch die mediale Berichterstattung noch verstärkt. Folgt man dem kriminologischen Ansatz der sozialen Kontrolle als zentralem Faktor für die Herstellung von Sicherheit (Hecker & Starcke, 2017), zeigt sich, dass soziale Beziehungen in der Nachbarschaft für gegenseitiges Vertrauen und kollektives Handeln grundlegend sind. Die Voraussetzungen für die Entwicklung informeller Sozialkontrolle sind aufgrund der geringen Wohnbevölkerung und der Heterogenität der Nutzergruppen im Ludwigsburger Bahnhofsviertel demnach ungünstig, was sich auch in den Ergebnissen der Interviews und Befragungen widerspiegelt.

Während die objektive Kriminalität und abweichendes Verhalten anhand der Daten der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) sowie des Ordnungsamtes der Stadt Ludwigsburg eine unauffällige und gleichbleibende Tendenz aufweisen, ist das Sicherheitsgefühl der Teilnehmenden getrübt. 48% der Befragten der stadtweiten Onlinebewohnerbefragung geben an, sich tagsüber im Bahnhofsviertel sicher zu fühlen, bei Dunkelheit sind es nur noch 14% (siehe Abb. 2). Dem entsprechen die Einschätzungen zur Entwicklung der Sicherheit im Bahnhofsviertel in den letzten zwei Jahren: Zum Befragungszeitpunkt nahmen je 45% (n=238) der Teilnehmenden keine Veränderung oder eine Verschlechterung der Situation wahr.

Die Befragten empfinden im öffentlichen Raum als (etwas oder sehr) störend alkoholisierte Gruppen (248-mal genannt), Müll (246), Nächtigen im öffentlichen Raum (246) sowie Wildpinkeln (235). In den Experteninterviews wird daneben auf die Belastung des Viertels durch den motorisierten Verkehr, dunkle Ecken und eine verunsichernde Unübersichtlichkeit hingewiesen. Während zu Stoßzeiten die Enge und multimodale Nutzung den Bahnhof zu einem Unwohlfühllort werden lässt, so erzeugen abgelegene Bereiche des Viertels wegen geringer Frequentierung insbesondere in Verbindung mit Dunkelheit größeres Unwohlsein.

Aus den Erhebungen lassen sich insgesamt acht Themengebiete mit konkretem Handlungsbedarf ableiten: **Bauliche Mängel, Frequentierung, Image, Orientierung, Sauberkeit, Soziales, Verkehr** sowie **Kriminalität** bergen je-



Abb. 1: Unwohlfühllorte

Ausgewählte Ergebnisse

Bisherige Studien zu Sicherheit und Lebensqualität in Bahnhofsvierteln beziehen sich vor allem auf Großstädte (siehe bspw. Hennen & Hohendorf, 2020). SiLber lieferte erste Erkenntnisse für die gesellschaftliche Wirklichkeit und Problemlagen in mittelstädtischen Bahnhofsquartieren. Die Ergebnisse der Sozialstruktur- und Flächennutzungsanalyse weisen zunächst auf eine geringe Wohnbevölkerung sowie eine intensive gewerbliche Nutzung im festgelegten Bahnhofsviertel hin. Die Besuchenden des Bahnhofs und dessen Umgebung sind in der Folge Personen, die hauptsächlich die dortige Infrastruktur nutzen, jedoch keine persönliche Identifikation mit dem

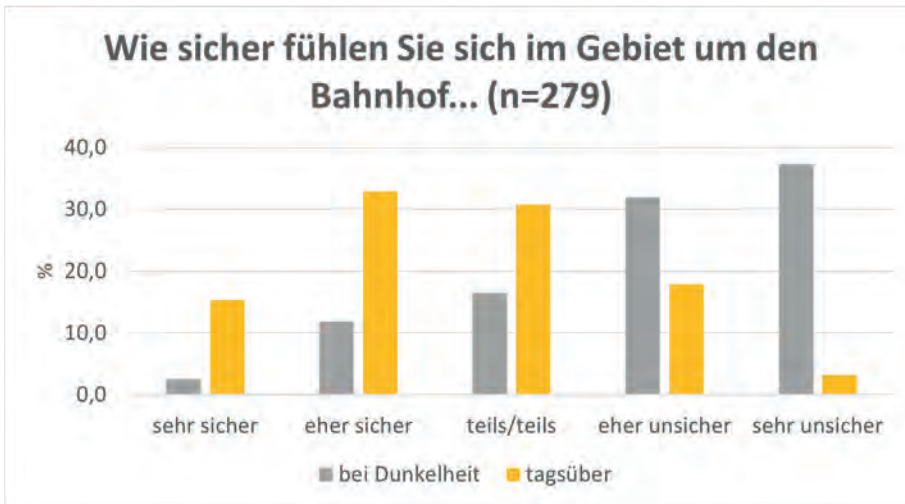


Abb. 2: Sicherheitsgefühl im Bahnhofsviertel bei Tag und bei Nacht

weils unterschiedliche Gefährdungspotenziale. Gleichzeitig bieten sich hier Ansatzpunkte für Präventionsmaßnahmen, um sowohl die subjektive als auch die objektive Sicherheit rund um den Bahnhof zu stärken. Dies soll an den folgenden drei Handlungsfeldern exemplarisch verdeutlicht werden.

Verkehr & Mobilität

Ein hohes Bus- und Taxiaufkommen und teilweise Überschreitungen der Geschwindigkeitsbegrenzungen führen rund um den Bahnhof zu objektiven Gefährdungen für den nicht-motorisierten Verkehr. Das Überqueren der Straße am Bahnhofplatz ist den Interviews zufolge für Zufußgehende risikoreich und ein als Shared Space vorgesehener Bereich westlich des Bahnhofs wird von Auto-

fahrenden nicht geachtet. Angebotene Kiss-and-Ride-Zonen werden nicht genutzt und stattdessen Personen direkt vor dem Bahnhofseingang abgesetzt, was die Verkehrssituation zusätzlich unübersichtlich macht. Der geplante Umbau des ZOB bietet weitere Unsicherheitspotenziale durch wechselnde Wegebeziehungen, unklare Verkehrsführung sowie schlechte Einsehbarkeit und Baustellenlärm. Die befragten Expert:innen schlagen unter anderem eine Verbesserung der Fußgängerüberwege (z.B. Zebra-Streifen oder Ampeln) vor und fordern eine eindeutige Beschilderung.

Bauliches & Aufenthaltsqualität

Das optisch wenig ansprechende Bahnhofsgebäude wird flankiert von schmalen Bewegungsflächen und un-

zureichender Beleuchtung an einigen Stellen. Im Bahnhofsviertel fehlen Sitzgelegenheiten zum Verweilen und das verkehrsbelastete Viertel bietet insbesondere auf der Ostseite kaum Aufenthaltsqualität. Müll und Graffiti tragen dazu bei, dass die Menschen das Bahnhofsviertel nicht als Wohlfühlort wahrnehmen. Verbesserungspotenzial besteht beim Musikeinsatz in der Unterführung (z.B. ausgewählte Live-Musik oder Durchmischung der Musikstile) sowie den Toiletten. Es wird eine durchgehende Öffnung und klare Ausweisung der vorhandenen Toilettenanlagen angeregt. Eine hellere Farbgestaltung des Bahnhofsgebäudes und die zügige Wartung kaputter Aufzüge sind technisch-bauliche Aspekte, die das Sicherheitsempfinden erhöhen können.

Image

Wenn Nutzende des Bahnhofsviertels Freunden und Familie von negativen Erfahrungen im Bahnhofsviertel berichten, verfestigt sich das schlechte Image weiter. Die mediale Berichterstattung verstärkt diesen Effekt, wenn sie beispielsweise gewalttätige Vorfälle „am Bahnhof“ verortet, die sich tatsächlich am Rande des Bahnhofsviertels ereignen und keinen direkten Bezug zum Bahnhof haben. Die geringe Identifikation der Bürgerschaft mit der Bahnhofsumgebung als eigenes Viertel mit eigener Identität verlangt nach einer integrativen Strategie, um die Außenwahrnehmung des Bahnhofsviertels zu verbessern. Dafür eignen sich beispielsweise eine konstruktive Presse-

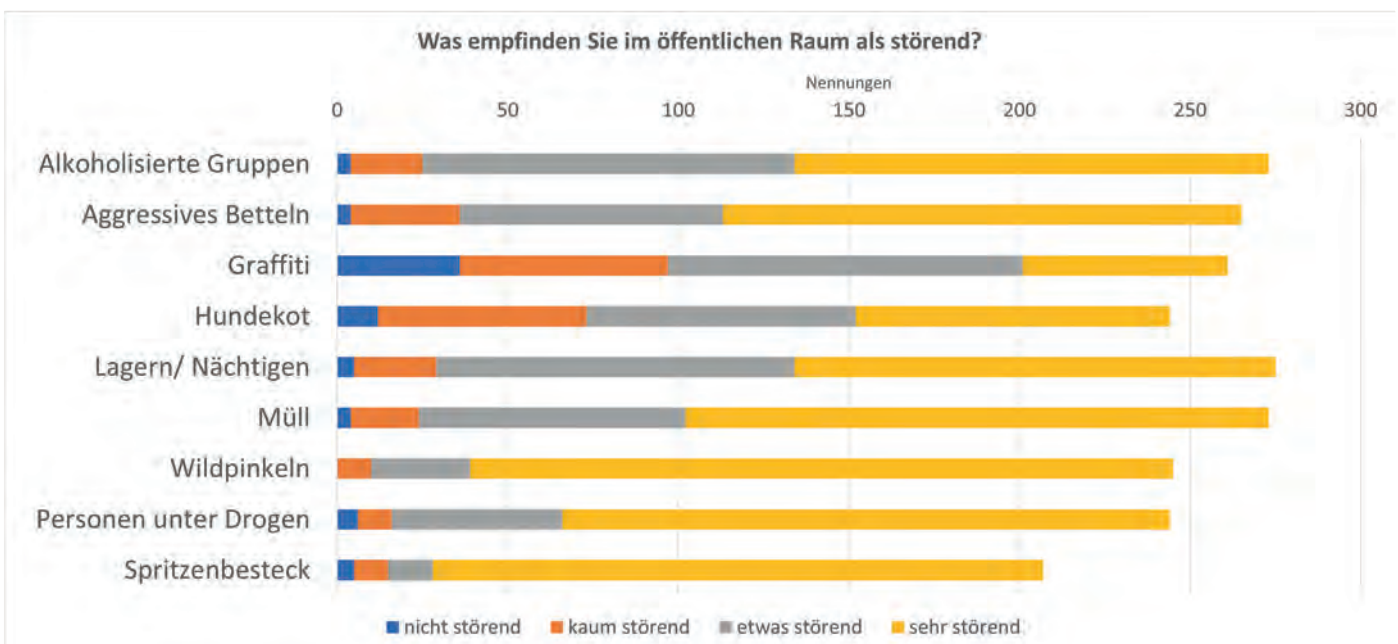


Abb. 3: Als störend empfundene Faktoren im öffentlichen Raum

arbeit, ein Quartiersmanagement oder ein konkreter Ansprechpartner für Bürger:innen vor Ort.

Ausblick

Während der Projektlaufzeit wurde deutlich, dass im Ludwigsburger Bahnhofsviertel ein großer Bedarf nach mehr subjektiver Sicherheit besteht, der sich insbesondere über ein verbessertes Image, eine bauliche und optische Aufwertung des Viertels, eine Belebung durch kulturelle Angebote zur Vermeidung von Unwohlführlorten sowie ein angepasstes Verkehrsmanagement erreichen lässt (Haverkamp et al. 2020). Letzteres ist vor allem relevant, da der Ludwigsburger Bahnhof – wie zahlreiche Bahnhöfe in Mittelstädten – für Pendelnde (v.a. nach Stuttgart) eine zentrale Rolle einnimmt.

Zu den zentralen Maßnahmen zählt der durchgeführte Graffitiworkshop: Die Umgestaltung der Rückwand des Markthallegebäudes mit direkter Anbindung an den Gleisbereich konnte die Identifikation der teilnehmenden Jugendlichen stärken sowie illegale Graffiti-Aktionen verhindern. Ein weiteres zentrales Projektergebnis ist die Öffnung des Franck-Areals. So wurde ein neuer urbaner Stadtraum geschaffen unter Berücksichtigung sicherheitsbedingter Rahmenbedingungen durch den Ansatz **Sicherheit durch Belebung**. Mit dem Einbau der Tür im West-

portal gelang eine direkte Zuwegung und somit Integration des Areals in das Bahnhofsviertel, welches im Sommer 2022 in einem ersten Testbetrieb das Entwicklungspotenzial des Areals aufzeigte. Die Nutzungen und Effekte auf das gesamte Viertel wurden sowohl über Vor-Ort-Befragungen als auch die abschließende Beteiligungsveranstaltung Ende November 2022 untersucht. Mit Blick auf die Zukunft wurde diskutiert, wie das Areal bis zur langfristigen Entwicklung im Rahmen von Zwischennutzungen auch unter (kriminal-)präventiven Aspekten nutzbar gemacht werden kann. Zudem wurden die Grundlagen für eine langfristige Verstetigung des Belegungskonzeptes geschaffen. So wird der Testbetrieb auf dem Franck-Areal auch im Sommer 2023 fortgeführt und verschiedene Nutzungen und Veranstaltungen auf dem Areal erprobt. Die Bespielung der Freifläche hat das Potenzial das Image des Bahnhofsviertels nachhaltig aufzuwerten.

Die gewonnenen Erkenntnisse fließen darüber hinaus in bestehende stadtplanerische Projekte mit ein, so zum Beispiel zur Umgestaltung des ZOB oder der Entwicklung des Franck-Areals. Die Ergebnisse liefern aus wissenschaftlicher Sicht zentrale Hinweise für die Präventionsarbeit in mittelstädtischen Bahnhofsvierteln. Das Projekt bietet Anknüpfungspunkte für weitere Forschung zu den Auswirkungen der Mobilitätswende auf Fahrgastzahlen und Besucherströmen an Bahnhöfen

sowie zu den Gelingensfaktoren der Integration von innenstadtnahen Industriebrachen. Die Relevanz des Projekts reicht damit über die kommunale Ebene Ludwigsburgs hinaus und lässt sich auf zahlreiche andere klein- und mittelstädtische Bahnhofsquartiere übertragen.

Das Projekt SiLber war auf Seiten der Stadt Ludwigsburg im Bereich der Stadtteilentwicklung verortet und wurde dort von den Projektleitern Markus Faigle und Laura Härle betreut.

Ina Hennen M.Sc. ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Stiftungsprofessur für Kriminalprävention und Risikomanagement der Eberhard Karls Universität Tübingen und begleitete das Projekt aus wissenschaftlicher Perspektive.

Das Projekt SiLber war auf Seiten der Stadt Ludwigsburg im Bereich der Stadtteilentwicklung verortet und wurde dort von den Projektleitern Markus Faigle und Laura Härle betreut. Ina Hennen M.Sc. ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Stiftungsprofessur für Kriminalprävention und Risikomanagement der Eberhard Karls Universität Tübingen und begleitete das Projekt aus wissenschaftlicher Perspektive.

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

Literatur

Faigle, Markus; Härle, Laura; Hennen, Ina; Hohendorf, Ines (2021): *Sicherheit im Ludwigsburger Bahnhofsviertel (SiLber)*. In: Forum Kriminalprävention 04/2021, S. 12-14.

Haverkamp, Rita; Hecker, Meike; Hennen, Ina; Hohendorf, Ines (2020): *Ein Werkzeugkasten für die Kriminalprävention*, in: Forum Kriminalprävention 04/2020, S. 24-26.

Hecker, Meike; Starcke, Jan (2017): *Sozialer Zusammenhalt und Polizeivertrauen*. In: Soziale Probleme, Heft 28(2), S. 223-239.

Hennen, Ina; Hohendorf, Ines (2020): *Kommunale Kriminalprävention im Wandel am Beispiel von Bahnhofsvierteln*. In: Haverkamp, Rita; Langlet, Franca (Hrsg.) *Auf den Spuren der Kommunalen Kriminalprävention in Deutschland. Symposium am 11. Februar 2020*. Band 44, S.41-50.