



**HSPVNRW**

**Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung**  
Nordrhein-Westfalen



HSPV NRW, Nevinghoff 8/10, 48147 Münster

Landtag NRW  
Ausschussektariat  
[REDACTED]  
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

per E-Mail

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**17/4716**

Alle Abg

**Abteilung Münster**  
Nevinghoff 8/10  
48147 Münster

**Prof. Dr. Bernhard Frevel**  
bernhard.frevel@hspv.nrw.de  
www.hspv.nrw.de

Tel.: 0251 2859 - 2312

Fax: 0251 2859 - 3001

Münster, 07.01.22

**„Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen – die Verkehrswende braucht attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte!“**

**Initiative zur Stärkung von Sicherheit in öffentlichen Räumen im Rahmen der kommunalen Kriminalprävention**

***Anhörung des Innenausschusses A 09 – Sicherheit – 03.02.2022***

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke herzlich für die Einladung zur Anhörung im Innenausschuss des Landtags NRW zu den Anträgen „Angsträume beseitigen, Sicherheit erhöhen – die Verkehrswende braucht attraktive Bahnhöfe und Haltepunkte!“ und „Initiative zur Stärkung von Sicherheit in öffentlichen Räumen im Rahmen der kommunalen Kriminalprävention“

Gern nehme ich hierzu wie erbeten Stellung.

**Sicherheit an Bahnhöfen und Haltepunkten**

*Zur Lage: Sichere, ordentliche und nicht-verunsichernde Bahnhöfe und ihr Umfeld*

Der bauliche Zustand von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen und häufig damit vernetzten anderen Formen der Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs, die Fragen zur öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern, Debatten über das Sicherheitsempfinden und Kriminalitätsfurcht in diesen Gebieten sind schon lange Thema der öffentlichen und politischen Diskussion. Während die breite öffentliche Debatte insbesondere nach besonderen Ereignissen mit hoher Intensität geführt

wird,<sup>1</sup> sind es häufiger örtliche Dauerdiskussionen zur Sicherheit um/an/in Bahnhöfen, die als kriminogene oder gefährliche Orte identifiziert oder auch etikettiert werden. Zudem wird die Sicherheits- und Ordnungslage vor allem im Vorstadt-, Kleinstadt- und ländlichen Bereich immer wieder bzw. durchgehend im kleinräumigen Umfeld thematisiert und wird hier weniger mit Bezug auf objektive Gefährlichkeit betrachtet, als dass der Bahnhof als Angstort gesehen wird.

Seite 2 von 11

Die Thematik ist auch für die sozialwissenschaftliche Sicherheitsforschung interessant und ist/war Gegenstand lokaler Fallstudien wie auch für z.B. vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie oder dem Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte größere Projekte. Hervorzuheben sind hier z.B. SuSi-team zur subjektiven Sicherheit im ÖPNV (Abschluss 2011), SkoBB – Sicherheitskooperation für Bus und Bahn (Abschluss 2016), SiBa – Sicherheit im Bahnhofsviertel (Abschluss 2020). Diese Projekte analysieren Sicherheitslage und Sicherheitsbewertung, Einflussfaktoren auf Risiken, Täter- und Opferstrukturen, Kontroll- und Präventionsansätze und weitere sicherheitsbeeinflussende Faktoren – und bereiten die Erkenntnisse wissenschaftlich, aber auch mit konkreten Handlungsempfehlungen auf. Trotz selbstverständlich weiter bestehender Forschungsfragen besteht weniger Bedarf an allgemeinem „*Knowing*“, aber an einem aussagefähigen Lagebild und lokal-spezifischer Risikoanalyse.

Die Sicherheits- und Ordnungslage an/um Bahnhöfe/n ist zwar häufig Gegenstand der öffentlichen Debatten, doch besteht kaum ein verlässliches Lagebild als Voraussetzung für diese Risikoanalyse. Eine Objektivierung der Lage mit einem örtlichen Zuordnungsmerkmal in der Polizeilichen Kriminalstatistik kann zur Verbesserung der Sicherheitsarbeit und zum rational(er)en Diskurs beitragen. Zudem sollten PKS-Daten mit den Daten von Verkehrsunternehmen und Kommunen abgestimmt werden, um das Lagebild über die Kriminalität hinaus zu erweitern und zu verbessern. Auch die Objektivierung der Sicherheitswahrnehmung wäre für die Lagebewertung relevant. Der Sicherheitsaspekt sollte deshalb in periodischen Kundenzufriedenheitsbefragungen einbezogen werden, wie auch andererseits etwaige lokale Sicherheitssurveys den besonderen Bereich Bahnhof / ÖPNV als Raum konkreter berücksichtigen sollten.

---

<sup>1</sup> z.B. Kölner Silvesternacht 2015, schwere Körperverletzungs- bis hin zu Tötungsdelikten beispielsweise 2019 in Berlin und in München [euphemistisch als U-Bahn-Schubser bezeichnet], Tötung Dominik Brunnens 2009 am Münchner Bahnhof Solln.

Die Erfassung des örtlichen Lagebildes ist auch Grundlage einer entsprechenden Einstufung als gefährlicher Ort / Kriminalitätsschwerpunkt als Voraussetzung der Erklärung zur Waffenverbotszone.

Seite 3 von 11

Bahn, Bundespolizei, Landespolizei und Kommunalverbände könnten (mit wissenschaftlicher Unterstützung) ein einheitliches Bewertungsschema für die Lage- und Risikoanalyse entwickeln, um hierauf gestützt Maßnahmenplanungen für Bau, Raumgestaltung, technische und personale Kontrolle, Umfeldgestaltung etc. zu erarbeiten.

Jenseits des allgemeinen und ortsspezifischen „*Knowing*“ besteht aber vor allem ein Bedarf am „*Doing*“, also der Umsetzung bestehender und evidenzbasierter Handlung. Der „Werkzeugkasten“ des Projekts „SiBa – Sicherheit im Bahnhofsviertel“ gibt hierzu gute Hinweise.<sup>2</sup>

*Hauptbahnhöfe vs. Vorort-, Kleinstadt- und ländliche Bahnhöfe – differente Lagen und unterschiedliche Funktionen erfordern differenzierte Risikoanalysen und Handlungskonzepte*

Mit Bezug auf objektive Sicherheit- und Ordnungslagen und deren subjektive Bewertung muss grundlegend zwischen verschiedenen Bahnhofskategorien unterschieden werden:

- Bahnhöfe im ländlichen, kleinstädtischen Bereich und in Großstadtvororten sind räumlich kleiner, haben eine geringere Fahrgastfrequenz, werden im Wesentlichen von Berufs- und Schulpendlern in Alltagsroutinen genutzt und sind auf die spezifische Funktion des Personenverkehrs mit Schwerpunkt auf Ziel- und Quellverkehr ausgerichtet.
- Hauptbahnhöfe der Großstädte zeichnen sich hingegen aus durch hohe Frequenzen, Vernetzung von Verkehrsmitteln, hohe Nutzerzahlen des Nah- und Fernverkehrs mit Ziel-, Quell-, Durchgangs- und Umstiegs-/Wechselverkehr, weitere Reiseanlässe (Dienstreisen, Tourismus etc.), größeren Raumbedarf, erweiterte Funktionen neben der Reisegestaltung mit Einkaufs- und (Schnell-)Restaurantangebot, Freizeitgestaltung (z.B. Spielhallen, Kinos) und Einbettung in weitere urbane Nutzungen.

Die verschiedenen Funktionen von Bahnhöfen haben unterschiedliche kriminogene Wirkungen.

---

<sup>2</sup> Siehe [https://www.kriminalpraevention.de/files/DFK/Staedtebau/2021\\_SiBa-Werkzeugkasten\\_final.pdf](https://www.kriminalpraevention.de/files/DFK/Staedtebau/2021_SiBa-Werkzeugkasten_final.pdf)

- So bieten Hauptbahnhöfe aufgrund der hohen Personenfrequenzen, Unübersichtlichkeit und großer Anonymität ein größeres „Opferangebot“ für z.B. Taschendiebstahl, Ladendiebstahl, Raub und „günstige“ Tatgelegenheitsstrukturen mit anschließender Flucht- oder Untertauchmöglichkeit. Aufgrund der lokalen Einbindung sowie der Funktion des Hauptbahnhofs finden hier häufiger Gewalttaten unter Alkoholeinfluss statt. Zudem sind Btm-Delikte (Handel, Konsum, Beschaffungskriminalität) vielfach im Bahnhofsumfeld feststellbar.

Das Sicherheitsempfinden wird insbesondere durch allgemeine Hektik und Personendichte, Orientierungsprobleme und die Konfrontation mit als schwer einschätzbar eingestuften Personengruppen (Obdachlose, Bettler, herumlungende Jugendliche) negativ beeinflusst.

- Die kleineren Bahnhöfe und SPV-Haltepunkte sind deutlich seltener von den o.g. Diebstahls- und Raubdelikten betroffen. Hier zeigen sich kaum andere Häufigkeitszahlen als an/auf anderen öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen. Die geringeren Nutzungsfrequenzen eröffnen jedoch Tatbegehungsmöglichkeiten z.B. für Automatenaubruch oder Vandalismus.

Das Sicherheitsempfinden wird nicht wie an Hauptbahnhöfen durch eine große Menge an Personen, sondern vielmehr durch zeitweise zu geringe Personenzahl beeinträchtigt, da in der Antizipation von möglichen Angriffen auf keine Unterstützung durch Umstehende gehofft werden könne. Dieses Gefühl der Schutz- und Hilflosigkeit in etwaiger Krisensituation wird noch verstärkt, wenn aufgrund von Vandalismusschäden und Graffiti eine Einschätzung von Verwahrlosung entsteht.

Die unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen von Bahnhöfen erfordern eine auf den spezifischen Raum ausgerichtete Ordnungs- und Sicherheitsarbeit, verschiedene Möglichkeiten zur positiven Beeinflussung des Raumempfindens (Baulichkeit, Sauberkeit, Beleuchtung, Aufenthaltsqualität, Informationsmanagement) sowie technische und personengetragene formelle und informelle Sozialkontrolle. Ein „one size fits all“-Ansatz ist nicht zielführend.

*Aus ökologischen Kriminalitätstheorien die richtigen Schlussfolgerungen ziehen*

In den öffentlichen und politischen Diskussionen wird oft explizit und noch häufiger implizit auf das „Broken Windows“-Kriminalitätstheorem Bezug genommen. Hiernach würden nicht behobene und/oder nicht sanktionierte Ordnungsstörungen dazu führen, dass dies als Zeichen für Nicht-Kümmern, fehlende Kontrolle und Regellosigkeit gewertet werden könne und weitere Regelverstöße bis hin zu Kriminalität folgen würden. Bei Zugrundelegung dieser

Vorstellung müsse schon niederschwellig auf abweichendes Verhalten reagiert werden, müsse *Disorder* und *Incivilities* strikt begegnet werden, damit *Crime* erst gar nicht entstehe. Dies ist dann die Begründung für eine *Zero Tolerance*-Strategie. Diese Strategie ist jedoch insgesamt mehr phänomen- als problemorientiert, mehr reaktiv als proaktiv und somit mehr repressiv als präventiv.

Seite 5 von 11

Für die Sicherheitsarbeit erscheint mir die Orientierung am *Routine-Activity-Approach* als anderer ökologischer Kriminalitätstheorie fruchtbarer. Abweichendes Verhalten und Kriminalität entsteht – laut diesem Ansatz – aus den Strukturen und Situationen von Alltagsaktivitäten. Die Anwesenheit eines motivierten Täters, die Verfügbarkeit eines geeigneten Tatobjekts (Person, Raum, Gegenstand...) und die Abwesenheit eines „Wächters“, der das Tatobjekt gegen (Rechts-)Verletzung schützt, ergeben die kriminogene Wirkung. Mit diesem Modell kann einerseits eine Lageanalyse durchgeführt werden, andererseits bietet es Ansätze für den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld einbeziehende zonenbezogene situative Kriminalprävention und Kontrollstrategien, um Tatgelegenheiten zu beeinflussen, wozu z.B. die Präsenz von Ordnungskräften, die Einbeziehung von Zonen in andere Nutzungskonzepte oder die Begrenzung von geeigneten Tatobjekten zählen.

Der sich auf die Gestaltung von Routinen mit ihren Strukturen und Prozessen konzentrierende Ansatz ermöglicht differenzierte Sicherheitsarbeit, die sich auf alle drei genannten „Komponenten“ beziehen kann, eine Verschränkung von Prävention und Repression vorsieht, problemorientiertes Polizieren fördert und dabei verschiedene Akteure in die Handlung einbezieht.

Die im Antrag aufgeführten Maßnahmen des Ausbaus von Videoüberwachung und der Einführung eines – m.E. sprachlich und inhaltlich in der Begrifflichkeit noch verbesserbaren – „Bahnhofsvorstehers“ sind bezogen auf die o.g. Theorie als Element der Stärkung des „Wächters“ zu sehen. Bei beiden Ansätzen ist die faktische Interventionsfähigkeit wichtig, damit nicht nur eine symbolische Position besetzt ist bzw. vermeintliche Kontrolle erfolgt. Das heißt, dass die Videoüberwachung nicht lediglich aufzeichnet oder nur eingeschränkt kontrolliert wird, sondern bei Feststellung von gefährlichen Lagen eine zeitnahe personale Reaktion erfolgt. Auch muss die Interventionsbereitschaft und -fähigkeit des Personals gesichert sein. Insofern gilt es die Funktion des „Bahnhofsvorstehers“ näher in Hinblick auf die Rolle als Service- und/oder Sicherheits-/Ordnungskraft zu bestimmen, die Einsatzmöglichkeiten und -zeiten zu klären, die Kompetenzen zu beschreiben und vor allem die zugehörigen Qualifikationsanforderungen zu prüfen. Die Stärkung eines niedrigschwelligen Konfliktmanagements könnte/sollte eine der Aufgabenstellungen sein.

### *Differenzierte Zuständigkeiten und Kooperationsbedarf der formalen Kontrolle*

Seite 6 von 11

Es gibt kaum einen öffentlichen Bereich, in dem es so eine große Vielfalt an Kompetenzzuschreibungen für Sicherheits- und Ordnungsarbeit gibt, wie beim ÖPV und in Bahnhöfen. Wiederum die notwendige Differenzierung von Haupt- zu anderen Bahnhöfen beachtend, stellt sich die Situation für Hauptbahnhöfe so dar, dass hier die Bundespolizei (in Zügen, Bahnhöfen, auf Gleisanlagen) die bahnpolizeilichen Aufgaben der öffentlichen Sicherheit, also Gefahrenabwehr und Strafverfolgung, wahrnimmt, dass die Landespolizei für die öffentliche Sicherheit im Bahnhofsumfeld verantwortlich ist. Die DB Sicherheit arbeitet als ein Werks-Sicherheits- und Ordnungsdienst. Private Sicherheitsdienstleister agieren im Auftrag der DB, anderer Verkehrsunternehmen und -verbände oder von Unternehmen, die im oder um den Bahnhofsbereich wirtschaftlich tätig sind und das Hausrecht ausüben. Die Kommune hat zahlreiche Aufgaben im Bereich der öffentlichen Ordnung, die im Bahnhofsumfeld häufig auch Alkohol- und Drogenszenen umfassen. Zudem sind verschiedene andere Akteure der Betreuung und Begleitung aktiv (Bahnhofsmission, Soziale Arbeit für/mit Obdachlosen, Suchtkranken u.a.), die mit ihrem Handeln die Sicherheits- und Ordnungslage beeinflussen.

Es ist nicht nur ein Nebeneinander von Akteuren der Sicherheit und Ordnung, die im Rahmen des öffentlichen Rechts handeln, sondern auch die Abgrenzung zum bzw. Verschränkung mit privatrechtlich geregelter Hausrecht (bei ggf. verschiedenen Rechteinhabern) die Komplexität schafft. Vor allem auch die nur beschränkte Deckungsgleichheit von (Schutz-)Zielen erschwert die Arbeit. Achten z.B. die öffentlichen Akteure der Polizeien und Kommune die grundgesetzlich garantierten Handlungsfreiheiten (z.B. auch des Aufenthaltsrechts von Obdachlosen), so verweisen andere Akteure in Ausübung des Hausrechts diese Menschen aus dem Gebäude. Möchten einige wirtschaftende Unternehmen im/um den Bahnhof die Aufenthaltsqualität hoch halten und dafür ggf. Aufenthalte „unerwünschter“ Personen reduzieren, befürworten andere Akteure eine „offene“ Nutzerstruktur zur Erhöhung der informellen Kontrolle durch (konsumfreie) vorübergehende und dauerhafte Verweilangebote.

So bestehen unterschiedliche Schutz- und Nutzungsziele, Problempertzeptionen und Prioritätensetzungen, verschiedene rechtliche Handlungsgrundlagen sowie heterogene Aktionsspektren, die in der Kombination dazu führen können, das konkurrierende bis hin zu konterkarierenden Maßnahmen nicht zu mehr Sicherheit und Ordnung führen, sondern bei den Akteuren Handlungsunsicherheiten und ggf. Frustrationen auslösen. Bei den verschiedenen Nutzergruppen kann dies eine Einschätzung von Inkongruenz und in der Konsequenz ein Gefühl von Unsicherheit in Hinblick auf das eigene Handeln als auch auf die Bewertung der Situation auslösen.

Sollen diese negativen Wirkungen vermieden werden, so bedarf es des Aufbaus von Interaktions- und Kooperationsstrukturen, die bei Achtung und Beibehaltung von Zuständigkeiten dennoch ein möglichst zielorientiertes und synergetisches Handeln ermöglichen. In den empirischen Untersuchungen des o.g. SkoBB-Projekts wurden drei Kooperationsstrukturen identifiziert, die als

- institutionalisiert-strategisch-dauerhafte,
- operativ-situative (meist formlose)
- operativ-dauerhafte

Kooperationen in bilateralen, multilateralen oder Netzwerkstrukturen bestehen, in unterschiedlichem Umfang Lage- und Risikoanalysen vornehmen, Ziele definieren, auf der Führungs- und/oder operativen Ebene Konzepte abstimmen und koordiniertes Handeln ermöglichen.

Das Modell einer Ordnungspartnerschaft ist grundsätzlich geeignet, die Zusammenarbeit zu fördern. Doch zeigen die Forschungen zur kooperativen Sicherheitsarbeit und zum pluralen Polizieren die Notwendigkeit der Verständigung über die gemeinsame Zielformulierung sowie an die besonderen Anforderungen an die beteiligten Personen in Hinblick auf Entscheidungsbefugnisse und Kooperationsbereitschaft. Zentral ist die Rolle des Vorsitzenden / Koordinators dieser Partnerschaften, z.B. aus den Bereichen Kommune, Polizei. Doch auch Mitarbeitende der Deutschen Bahn können hierbei als Motor bzw. Bündelungsverantwortliche relevante Personen sein.

Bei kleineren Bahnhöfen ist die Situation grundlegend verschieden. Zwar gibt es für den Bahnbereich (im engeren Sinn) weiterhin eine Zuständigkeit der Bundespolizei, die jedoch in der Fläche kaum operativ ausgefüllt wird. Für die Landespolizei sind diese Bahnhöfe seltener als Bereiche relevant, die eine umfassende Präsenz oder auch intensivierete Bestreifung erfordern. Private Sicherheitsdienste und die DB Sicherheit finden hier auch kaum eine handlungsrelevante Lage vor. So besteht weniger eine Gemengelage von verschiedenen Akteuren mit unterschiedlichen Zielen und einem erweiterten Kooperationsbedarf als vielmehr ein Defizit an formeller Kontrolle – wobei strittig ist, ob dies angesichts der objektiven Sicherheitslage ein tatsächliches Defizit ist. Aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer des Bahnhofs wird dies mit Blick auf die Verbesserung des Sicherheitsempfindens jedoch häufig so empfunden, so dass eine Erhöhung der Präsenz von Betriebs-, Ordnungs- oder Sicherheitspersonal zumindest zu bestimmten Zeiten gewünscht wird.

#### *Unterschiedliche Nutzungskonzepte in Sicherheitsplanung berücksichtigen*

Zwar haben Bahnhöfe vor allem eine Funktion bei der Gewährleistung des Verkehrs, aber sie sind auch in andere Nutzungskonzepte eingebunden. Als Bezugsraum sind Bahnhöfe und ihr Umfeld auch für Konsum und Freizeit

relevant sowie für die Lebensgestaltung benachteiligter Personengruppen von Bedeutung. Diese Aspekte sind bei der Konzeption der Sicherheits- und Ordnungsarbeit mit zu berücksichtigen und die sie vertretenden Nicht-Sicherheits-Stakeholder (etwa Akteure der sozialen Arbeit) sind bei Planungen einzubeziehen.

Seite 8 von 11

An kleineren Bahnhöfen mit nicht signifikanten Sicherheitsproblemen aber bestehendem Wunsch nach formeller oder auch informeller Sozialkontrolle können neben oder auch statt der vorgeschlagenen Funktion eines/einer Bahnhofsvorsteher:in auch erweiterte Nutzungskonzepte einen Wirkungsbeitrag leisten. In einigen Städten und Gemeinden wurden die häufig obsoleten und/oder in desolatem Zustand befindlichen Bahnhofsgebäude einer anderen oder erweiterten Nutzung zugeführt. Dies können z.B. Restaurants, kleine Museen, Jugendzentren, Kleinkunststätten, Vereinsheime, Wohngebäude, Künstlerwerkstätten, Radstationen, öffentliche und freie Beratungsstellen und anderes mehr sein. Neben der Belegung des Bahnbereichs kann damit die soziale, kulturelle und Freizeit-Infrastruktur der Kommunen gefördert werden. Es wird die „Abwesenheit des Wächters“ gemindert und kann das Sicherheitsempfinden gefördert werden.

### *Fazit*

Mitunter sind Bahnhöfe und ihr Umfeld Brennpunkte und/oder Angstorte, vielfach jedoch sichere und von allen Nutzern und Akteuren geschätzte, akzeptierte oder auch „normale“ und wenig kritisch betrachtete Orte. Die Bandbreite und Verschiedenheit der Bewertungen müssen bei politischen Planungen berücksichtigt werden. Dabei werden die Ziele für eine Verbesserung der objektiven Sicherheitslage und Steigerung des Sicherheitsgefühls zur Förderung der Nutzungsqualität, -attraktivität und -intensität der Bahn (und des ÖPNV) sicherlich parteiübergreifend geteilt.

Die Herausforderungen liegen in

- der Heterogenität der Zustände und Bedingungen an Bahnhöfen in verschiedenen räumlichen Kontexten,
- den verschiedenen Eigentums- und Besitzverhältnissen von Bahnhofsimmobilien und damit begrenzten Gestaltungseingriffen,
- den verschiedenen, teilweise konkurrierenden Mikrozielen von Akteuren und Nutzern,
- den teilweise abgegrenzt konkurrierenden oder auch vermischten Zuständigkeiten der Sicherheits- und Ordnungskräfte,
- den verschiedenen rechtlichen Zuständigkeiten von Bund, Ländern und Kommunen.

Insbesondere der letztgenannte Punkt ist immer wieder ein Hemmschuh bei der Sicherheitskonzeption, da Bund, Länder und Kommunen sowie die privatwirtschaftlichen Akteure aus jeweils guten Gründen auf ihre Zuständigkeiten, Finanzierungs- und Organisationskompetenzen verweisen und sich eine externe Einflussnahme verbitten. Allerdings kann das Land einerseits mit Initiativen bei der Verkehrsministerkonferenz oder über den Bundesrat an der Umgestaltung des Kompetenzgefüges arbeiten, andererseits in Nordrhein-Westfalen mit gesetzlichen und organisatorischen Maßnahmen die strategische und operative Sicherheits- und Ordnungsarbeit fördern.

Seite 9 von 11

Zusammengefasst:

- Es bedarf – bei klarer Differenzierung von Bahnhofskategorien – eines verbesserten Lagebildes und einer örtlichen Risikoanalyse als Voraussetzung zur Bewertung des Raumes / der Zone als Angstort und/oder als Kriminalitätsschwerpunkt (und etwaige Ausweisung von Waffenverbotszonen).
- Hauptbahnhöfe erfordern eine zwischen beteiligten Akteuren abgestimmte Sicherheitsarbeit, z.B. in der etablierten Form der Ordnungspartnerschaften.
- Die Einbindung kleinerer Bahnhöfe in erweiterte Nutzungskonzepte kann zur Verbesserung der Lage und des Sicherheitsempfindens gefördert werden.
- Die formale und informale Sozialkontrolle kann sowohl technisch als auch personell ausgeweitet werden, wobei die Funktion des vorgeschlagenen „Bahnhofsvorstehers“ einer weiteren Funktionsbeschreibung bedarf.

### **Sicherheit in öffentlichen Räumen im Rahmen der KKP**

Tatsächlich klaffen die Daten zur (bedingt objektiv erfassten) Kriminalitäts- und Sicherheitslage und deren subjektive Bewertung häufig auseinander. Die affektive Kriminalitätsfurcht und die kognitive Risikoeinschätzung mit den individuellen Auswirkungen auf das konative Schutz- und Vermeideverhalten sind von vielen Faktoren abhängig, zu denen z.B. Alter, Geschlecht, soziale Lage, Bildung aber auch die kriminalpolitischen Einstellungen oder der Medienkonsum zählen. Einflusswirksam sind die Bewertung der eigenen Verletzlichkeit und der persönlichen Copingfähigkeit. Entsprechend komplex ist das Sicherheitsempfinden gestaltet und ist dessen Beeinflussbarkeit begrenzt.

Trotz dieses Verweises auf die insgesamt eingeschränkten Möglichkeiten zur Beeinflussung des allgemeinen persönlichen Sicherheitsempfindens gibt es orts- bzw. zonenspezifische Ansätze mit dem Ziel der Minderung von aktueller

Angst bzw. Furcht oder Unbehagen, die sich auf die Situations- und Raumwahrnehmung beziehen.

Seite 10 von 11

Die im Antrag genannte Beleuchtung ist ein Instrument der situativen Kriminalprävention unter vielen, zu denen z.B. auch die stadtarchitektonische Raum- und Blickachsengestaltung oder die Möblierung des öffentlichen Raumes zählen. Das Instrumentarium der *Crime Prevention through Environmental Design (CPTED)* weist weitere Ansätze aus. Doch auch gemeinwesenbezogene Prävention, zielgruppenspezifische Maßnahmen, Umgestaltungen von Nutzungskonzepten und Bearbeitung von Raumnutzungskonflikten sowie auch Kontrollaktivitäten durch polizeiliche und Ordnungsamtsstreifen sind einzubeziehen und gehen damit über die – richtigerweise geforderte, aber ergänzungsbedürftige – städtebauliche Kriminalprävention hinaus. Die Idee der Kommunalen Kriminalprävention versucht diese verschiedenen Möglichkeiten mit einem interinstitutionellen Ansatz die unterschiedlichen Kompetenzen und Perspektiven koordinierend und kooperierend zu nutzen. Ein Zusammenspiel von verschiedenen Diensten der Polizei (insbes. Einsatz/Streife, Bezirksdienst, Prävention/Opferschutz), der Kommune (Ordnung, Jugend/Soziales, Grünflächen, Bau, Verkehr) mit zivilgesellschaftlichen Organisationen (z.B. Wohlfahrtspflege, Opferschutz), Wirtschaft (Handel, Wohnungswirtschaft) und anderen ist erforderlich.

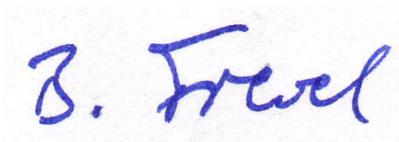
Zwar liegt ein wesentlicher Aufgabenschwerpunkt der Polizei, der Kommune und anderer BOS im Bereich der Gefahrenabwehr, die sich auf konkrete Lagen und Lagebewertungen bezieht und nicht einfach auf Gefühlen Dritter basieren darf. Dennoch sind von öffentlichen Institutionen allgemeine und spezifische Maßnahmen gefordert, die auch das Wohlbefinden – und hier konkret: das Sicherheitsempfinden – im öffentlichen Raum adressieren. Dies ist einerseits gefordert, um die allgemeine Handlungsfreiheit zu gewährleisten und einen Rückzug aus der Öffentlichkeit als extreme Form des Vermeiderverhaltens überflüssig zu machen. Andererseits kann Unsicherheitsempfinden dazu führen, dass Menschen die Schutzfähigkeit der Behörden und damit die Legitimität des Staates mit Gewaltmonopol hinterfragen, sich ggf. selbst bewaffnen und damit die Risikolage allgemein erhöhen. Dies gilt es zu verhindern.

Ein interinstitutioneller Ansatz zur Schaffung von Sicherheit und Ordnung unter Beachtung nicht-exkludierender Strategien (z.B. gegenüber – wie auch immer definierten – Minderheiten) zur Gewährleistung der allgemeinen Handlungsfreiheit ist erforderlich. Für den lokalen Bereich bieten sich hierfür die gewachsenen, aber konzeptionell weiter ausbaubaren Konzepte der Kommunalen Kriminalprävention an. Ein „Kompetenzzentrum für Sicherheit im öffentlichen Raum“ kann hierzu wichtige Impulse setzen, Ansätze implementieren und evaluieren, erforderliche Netzwerkarbeit und politikfeldübergreifende Koordination fördern. Sinnvoll erscheint mir hier eine Ansiedlung

außerhalb der Polizei, um auch andere Präventionsvorstellungen besser einbinden zu können. Der Landespräventionsrat NRW könnte Träger sein, benötigt dafür jedoch eine personelle und finanzielle Grundausstattung sowie institutionelle Verlässlichkeit jenseits des noch bestehenden Diskontinuitätsprinzips dieser Einrichtung.

Seite 11 von 11

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Bernhard Frevel ist Professor für Sozialwissenschaften an der HSPV NRW, Privatdozent für Politikwissenschaft an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster und Visiting Professor for Policing Research am International Centre for Policing and Security der University of South-Wales. Er war u.a. wissenschaftlicher Leiter des Teilvorhabens „Politik- und polizeiwissenschaftliche Analysen“ des BMBF-geförderten Forschungsprojekts „Sicherheitskooperation für Bus und Bahn“ sowie Verbundkoordinator „Kooperative Sicherheitspolitik in der Stadt.“