

SICHERE BAHNHÖFE FÜR ALLE

EINE STUDIE IM AUFTRAG DER DB

von Magdalena Hirsch, Moritz Konradi und Sarah Vollmer
unter Mitarbeit von Leon Gellrich

BERLIN 2023



CAMINO

Finanziert durch die DB InfraGO AG



**CAMINO
WERKSTATT FÜR FORTBILDUNG,
PRAXISBEGLEITUNG UND
FORSCHUNG IM SOZIALEN
BEREICH GGMBH**

MAHLOWER STR. 24 • 12049 BERLIN
TEL +49(0)30 610 73 72-0
FAX +49(0)30 610 73 72-29
MAIL@CAMINO-WERKSTATT.DE
WWW.CAMINO-WERKSTATT.DE

KURZZUSAMMENFASSUNG	5
1 EINLEITUNG	6
2 THEMATISCHE HINFÜHRUNG	8
2.1 Zur gesellschaftlichen Bedeutung von Bahnhöfen	8
2.2 Sicherheitsproduktion am Bahnhof	11
2.3 Sichere Bahnhöfe für alle – zur Perspektive der Studie	16
3 METHODISCHES VORGEHEN	18
4 BAHNHOFSPROFILE	20
4.1 Hamburger Hauptbahnhof	20
4.1 Frankfurter Hauptbahnhof	23
4.2 Berliner Ostbahnhof	26
5 NUTZUNGSMUSTER UND KOEXISTENZEN AM BAHNHOF	29
5.1 Transit und Konsum als vorprägende Nutzungsmuster	29
5.2 Bahnhöfe als Ort gesellschaftlicher Teilhabe	32
5.3 Wahrnehmungen von Nutzungen und Nutzungskonflikte	34
5.4 Zwischenfazit	36
6 SICHERHEITSRELEVANTE VORFÄLLE UND EINSATZSCHWERPUNKTE	38
6.1 Sicherheitsrelevante Straftaten und Vorfälle	38
6.2 Bahnhofsspezifische Perspektiven	44
6.3 Gewalt gegen Obdachlose und Mitarbeitende	49
6.4 Zwischenfazit	51
7 SICHERHEITSEMPFINDEN UND -PRODUKTION AUS SICHT DER BAHNHOFSNUTZENDEN	52
7.1 Unsicherheit auslösende Orte und Phänomene	52
7.2 Interindividuelle Unterschiede im Sicherheitsempfinden	56
7.3 Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens	61
7.4 Zwischenfazit	66
8 KOOPERATIVE SICHERHEITSPRODUKTION	68
8.1 Akteure und ihre Zuständigkeiten	68
8.2 Zusammenarbeit von Sicherheitspersonal	69
8.3 Der Umgang mit sozialen Problemlagen	73
8.4 Kooperationen zwischen Sicherheitspersonal und Hilfseinrichtungen	75
8.5 Zwischenfazit	77
9 FAZIT	79
9.1 Zusammenfassung	79
9.2 Schlussfolgerungen	81
LITERATURVERZEICHNIS	83
INTERVIEWVERZEICHNIS	88

KURZZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Studie untersucht die Sicherheitsproduktion und das Sicherheitsempfinden an urbanen Großbahnhöfen. Intensive im Frühling und Sommer durchgeführte Erhebungen an den Hauptbahnhöfen in Frankfurt am Main und Hamburg sowie am Ostbahnhof in Berlin bezogen neben Reisenden, Gewerbetreibenden und Sicherheitskräften auch Mitarbeiter*innen und Gäste sozialer Einrichtungen wie der Bahnhofsmissionen ein, um ihre Perspektiven und Bedarfe auf die objektive und subjektive Sicherheit in und an Bahnhöfen abzubilden.

Geprägt wird das Leben an Bahnhöfen durch eine sehr hohe Nutzungsdichte, wobei stark divergierende Muster zwischen der Inanspruchnahme von Mobilitätsangeboten, dem Konsumieren in Geschäften und Lokalen, dem Warten, Verweilen und Pflegen von Kontakten und der Nutzung von Hilfs- und Unterstützungsangeboten aufeinandertreffen. Insbesondere in extremer Prekarität lebende Menschen nutzen die Bahnhöfe auch auf Grund der dort vorherrschenden Geschäftigkeit und Anonymität, der Möglichkeiten, kleine Geld- oder Sachspenden zu erhalten, sowie der Gelegenheit, Supermärkte mit langen Öffnungszeiten zur Rückgabe von Pfandflaschen und zum Erwerb von Lebensmitteln oder Getränken zu besuchen. So können vor Ort Szenen entstehen, die z.B. von Reisenden oder Gewerbetreibenden als störend wahrgenommen werden, wenn sie die Örtlichkeit stark prägen.

Die Bundespolizei registriert an den drei Bahnhöfen im Schwerpunkt Eigentumsdelikte, Körperverletzungen und Betäubungsmitteldelikte, die DB Sicherheit vorrangig Hausrechtsverstöße und Hausfriedensbrüche, wobei ein hoher Alkohol- und Drogenkonsum sowie jeweils lokale Begebenheiten das Einsatzgeschehen bestimmen. Die Delikte folgen dabei vielfach ortsspezifischen Begehungsweisen und Gelegenheitsstrukturen, sodass der medial häufig vermittelte Eindruck eines insgesamt erhöhten Viktimisierungsrisikos relativiert wird. Oftmals wird ein zuletzt steigendes Aggressionspotenzial wahrgenommen, das sich auch in Übergriffen gegen Mitarbeitende der DB sowie gegen Obdachlose äußert – hierzu ist aus Sicht des Studienteams weitere Forschung nötig.

Das Sicherheitsempfinden wird durch vielfältige Faktoren beeinflusst, insbesondere die wahrgenommene Unberechenbarkeit im Zusammenhang mit Alkohol- und Drogenkonsum sowie das Beobachten von (handgreiflichen) Auseinandersetzungen können es beeinträchtigen. Gestärkt werden kann es durch unterschiedliche Formen der sozialen Kontrolle, die durch die Anwesenheit von Mitarbeitenden, Passant*innen und Sicherheitspersonal ausgeübt werden kann. Gäste von Hilfseinrichtungen haben ein ambivalentes Verhältnis zum Sicherheitspersonal, weil die Interaktionen sehr stark von Einzelpersonen abhängen.

An den drei Bahnhöfen werden bereits vielfältige Formen der kooperativen Sicherheitsproduktion umgesetzt. Neben Koordinationsgremien wie Sicherheitsrunden, Arbeitsgruppen und runden Tischen nehmen sie z.B. in gemeinsamer Bestreifung oder Sicherheitswachen ebenso operative Gestalt an. Auch mit Hilfseinrichtungen, insbesondere den Bahnhofsmissionen, bestehen bereits Kooperationen, diese sollten aber vertieft und erweitert werden, um den Umgang mit prekären und marginalisierten Zielgruppen vor Ort weiter zu verbessern und auch in komplizierten Situationen professionell und zielgerichtet handeln zu können.

Die Studie schlussfolgert, dass Bahnhöfe nicht nur als Orte von Mobilität und Konsum, sondern gleichfalls als Orte des sozialen Miteinanders gedacht und gestaltet werden sollten. Um sozialen Problemlagen und ihren Konsequenzen für die Sicherheit in und an Bahnhöfen gerecht werden zu können, sind intensiviertere Kooperationen und ergänzende bedarfsgerechte Angebote sinnvoll. Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten sollten verstärkt partizipativ einbezogen werden, um die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden für alle zu verbessern.

Akteursbezogene Empfehlungen dazu, wie dies in der Praxis umgesetzt werden kann, gibt eine erarbeitete Handreichung.

1 EINLEITUNG

Stark frequentierte Bahnhöfe in urbanen Zentren sind Orte von hoher gesellschaftlicher Bedeutung: Sie sind nicht nur Teil der kritischen Infrastruktur des öffentlichen Personenverkehrs, sondern auch Aushängeschilder der Städte und funktional sowie symbolisch wichtige Knotenpunkte. Sie werden von sehr großen Bevölkerungsanteilen genutzt, etwa zum Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort, auf Reisen, als Aufenthaltsort und Treffpunkt und nicht zuletzt als Arbeitsstätte für Mitarbeiter*innen der Bahn, von Sicherheitsdiensten oder anrainenden Gewerben oder sozialen Einrichtungen wie den Bahnhofsmissionen.

Vor diesem Hintergrund ist die Sicherheit von und an Bahnhöfen von großer Relevanz. Menschen sollen sich an ihnen sicher fühlen und von einer hohen Aufenthaltsqualität profitieren. Aufgrund der heterogenen Nutzungsmuster, der Vielzahl flüchtiger Begegnungen unter Unbekannten und des starken Publikumsverkehrs bleiben insbesondere zentrale Umsteigebahnhöfe jedoch als „transitorische Orte“ mit einem gewissen Maß an Konfliktpotenzialen und Unübersichtlichkeit verbunden, hier verdichten sich räumlich auch belastende Begleiterscheinungen von Urbanität.

Die vorliegende Studie analysiert Unsicherheits- und Konfliktsituationen am Berliner Ostbahnhof sowie an den Hauptbahnhöfen Frankfurt/Main und Hamburg aus Sicht der verschiedenen Gruppen von Nutzer*innen. Durch Ortsbegehungen, Beobachtungen und Befragungen von Gästen der Bahnhofsmissionen und anderer Einrichtungen der Obdachlosenhilfe, Gewerbetreibenden, Mitarbeiter*innen der Sicherheitsdienste und Polizeibeamt*innen sowie Reisenden und Passant*innen wurden Aspekte objektiver und subjektiver Sicherheit erforscht. Der Schwerpunkt lag dabei auf Interaktionen in den Bahnhöfen sowie den zugehörigen Anlagen (wie etwa Parkhäusern, Toiletten, Übergängen, Unterführungen etc.); wo relevant, wurde auch das direkte Umfeld (Vorplätze und umliegende Straßenzüge) mit einbezogen.

Ein wichtiges Anliegen der Studie ist es, die Perspektive wohnungsloser Menschen und der Gäste der Bahnhofsmissionen und anderer Hilfseinrichtungen auf die Sicherheit am Bahnhof mit einzubeziehen. So soll dazu beigetragen werden, dass ihre Stimme in Fachdiskussionen zukünftig mehr Gehör findet. Dies ist eine Bedingung für die Entwicklung bedarfsgerechter und akzeptierter Maßnahmen der Prävention und Intervention.

Folgende Kernfragen stehen im Vordergrund der Studie:

- Wie blicken verschiedene Gruppen von Nutzer*innen auf die Sicherheit an Bahnhöfen? Wie nehmen sie einander wahr, wie interagieren sie miteinander, wo entstehen Konflikte? Welche Faktoren bedingen Unsicherheitsgefühle?
- Wie erleben Gäste der Bahnhofsmissionen ihre Präsenz an großen Bahnhöfen? Was sind aus ihrer Sicht Motive, Bedingungen, Muster und Folgen ihres Aufenthalts dort? Wie erleben sie Interaktionen mit anderen Gruppen von Nutzer*innen und mit Polizei und Sicherheitsdiensten? Wie wirken sie auf andere Gruppen von Nutzer*innen?
- Wie sind die verschiedenen Gruppen von Nutzer*innen an Sicherheitsmaßnahmen an Bahnhöfen beteiligt und wie nehmen sie diese wahr? Welche Effekte haben durch das Hausrecht, die Gefahrenabwehr oder die Strafverfolgung begründete Maßnahmen auf sie, wie erleben sie deren Konsequenzen? Wie werden etwa Interaktionen zwischen Sicherheitsdiensten, Bundespolizei und wohnungslosen oder bettelnden Menschen von den verschiedenen Beteiligten erlebt?
- Welche Maßnahmen können Bahnhofsbetreiber, Sicherheitsdienste und Polizei (in Kooperation mit anderen Akteuren wie Kommunen und freien Trägern) ergreifen, um die objektive und subjektive Sicherheit aller Nutzer*innen von Bahnhöfen zu erhöhen? Wie können die verschiedenen Perspektiven und Bedürfnisse adressiert und eine inklusive und diversitätssensible Sicherheitsproduktion gefördert werden?

Der vorliegende Forschungsbericht führt zunächst durch eine zusammenfassende Betrachtung relevanter Debatten zum Thema der Studie hin, erläutert das methodische Vorgehen der Studie und stellt die drei untersuchten Bahnhöfe in Kurzprofilen vor. Anschließend fassen vier thematisch fokussierte Kapitel zentrale Studienergebnisse zusammen: zu Nutzungsmustern und sich aus ihnen ergebenden Konflikten an den Bahnhöfen, zu Kriminalitätsbelastung und Schwerpunkten des polizeilichen und sicherheitsdienstlichen Einsatzgeschehens, zur subjektiven Sicherheitswahrnehmung verschiedener Gruppen von Nutzer*innen sowie zur kooperativen Sicherheitsproduktion. Abschließend werden die Ergebnisse in einem Fazit zusammengefasst und Handlungsempfehlungen für die Praxis abgeleitet.

Dieser Forschungsbericht wird begleitet von einer Handreichung, die zentrale Erkenntnisse der Untersuchung für die Praxis zusammenfasst und den an einer weit gefassten Sicherheitsproduktion beteiligten Akteuren – dazu zählen die DB InfraGO AG, Bundespolizei, DB Sicherheit, Bahnhofsmissionen, Kommunen, Landespolizeien und Gewerbetreibende – konkrete Empfehlungen dazu an die Hand gibt, wie sie positiv auf die Sicherheit an Bahnhöfen einwirken und dabei die Interessen verschiedener Gruppen von Nutzer*innen im Blick behalten können. Sie ist unter www.bahnhof.de/sicherheitsbahnhof abrufbar.

2 THEMATISCHE HINFÜHRUNG

2.1 ZUR GESELLSCHAFTLICHEN BEDEUTUNG VON BAHNHÖFEN

2.1.1 Orte von Mobilität und Wandel

Kaum ein anderer Ort weist so heterogene Nutzungsmuster auf wie der innerstädtische Bahnhof: Menschen nutzen ihn zum Reisen und Einkaufen, treffen sich dort, halten sich in Restaurants oder auf den Vorplätzen auf. Häufig sind diese Nutzungsformen kombiniert. Gleichzeitig sind Bahnhöfe bei zentraler innerstädtischer Lage auch ein Faktor, der das Image einer Stadt prägt – was häufig auf markante Art und Weise durch die hier verstärkt auftretenden Großstadtphänomene beeinflusst und dadurch zum Politikum werden kann.

Historisch betrachtet hatten Bahnhöfe zunächst vor allem den Zweck, die An- und Abreise sowie das Warten und den Fahrkartenverkauf zu ermöglichen. Heute erfüllen Bahnhöfe als zentraler Bestandteil des öffentlichen Lebens im städtischen Kontext unterschiedliche Funktionen und sind gleichzeitig ein Spiegelbild gesellschaftlicher Wandlungs- und Entwicklungsprozesse:

„Der Bahnhof gibt Auskunft über die ökonomischen, politischen, sozialen und ‚weltanschaulichen‘ Zeichen der Zeit, die sich hier überlagert haben – in seiner je spezifischen Gestalt und Funktion, in der Art, wie er (durch wen und für welche Zwecke) geformt, genutzt und angeeignet wird, in der Art, wie über ihn ‚gesprochen‘ wird und über die Bilder und Vorstellungen, die von ihm in einer Gesellschaft dominant sind“ (Wucherpfennig 2006, 219).

Damals wie heute sind Bahnhöfe auch ein Aushängeschild der jeweiligen Stadt, ein modernes Stadttor (Schenk 2007, 141). Ihre Nähe zum städtischen Leben schafft für innerstädtische Bahnhöfe einen „konkurrenzlosen Standortvorteil“ (Steguweit 1996, 306). Sie sollen sich in die wirtschaftliche und soziokulturelle Infrastruktur der Städte einfügen und einladend wirken – nicht nur für diejenigen, die ihn aufsuchen, um selbst zu reisen, sondern für alle Bürger*innen der umliegenden Kommunen (Wucherpfennig 2006, 202).

Gleichzeitig waren Bahnhöfe historische Orte, an denen gesamtgesellschaftliche Entwicklungen, wie z.B. Migrations- und Fluchtbewegungen, in besonderer Weise sichtbar wurden. Auch in der jüngeren Vergangenheit, etwa im Jahr 2015, in der sogenannten „Flüchtlingskrise“, und auch im Jahr 2022 mit der Ankunft von Ukrainer*innen, die im Zuge des russischen Krieges nach Deutschland flohen, waren Großbahnhöfe Orte der Ankunft, Versorgung und Weitervermittlung der Ankommenden.

Dabei waren und sind Bahnhöfe gleichermaßen Orte der intersozialen Begegnung und sozialen Segregation. An Bahnhöfen treffen Menschen mit unterschiedlichen sozialen Hintergründen aufeinander:

„Früher ... mit den sogenannten Gastarbeitern ... gab es keine Kulturvereine, keine Moscheen, ... aber da gab es ihre Zeitung in der Landessprache, Italienisch, Türkisch und so weiter, ... waren da geschützt vor Regen, Wind, trafen ihresgleichen und kauften ihre Zeitung. Und dann gingen die nicht mehr weg, die waren da bis abends, weil, die hatten überhaupt keinen Raum“ (IH_7).

Gleichzeitig trennen sich die Wege und auch die Möglichkeiten des Aufenthalts je nach Status – früher beispielsweise durch getrennte Warteräume unterschiedlicher Klassen, die bis heute in die Bahnhöfe wirken (Schenk 2007, 148). Und auch heute gibt es wieder Bereiche wie Lounges, die nur bestimmten Kategorien von Nutzer*innen zugänglich sind.

Zwar haben Bahnhöfe durchaus eine Geschichte als Schmelztiegel unterschiedlichster Menschen, allerdings bieten sie oft wenig Anhaltspunkte für eine positive Identifikation oder Verbindung – weshalb sie auch als Nicht-Orte bezeichnet werden. Sowohl Bahnhöfe als auch ihr Umfeld sollen möglichst aufgeräumt und übersichtlich erscheinen, und es werden städtebauliche

Maßnahmen umgesetzt, die diesen Eindruck fördern sollen. So sollen Tatgelegenheiten reduziert und Unsicherheitsgefühlen bzw. einer Wahrnehmung als „urbane Angsträume“ soll entgegengewirkt werden. Solche Maßnahmen können jedoch auch einer Entfremdung zuträglich sein, weil Räume ihren Charakter verlieren und Sozialbeziehungen erschwert sowie „Irritierendes“ verstärkt (als bedrohlich) wahrgenommen wird (Friedrich et al. 2021, 5–6).

2.1.2 Halböffentliche Räume

Als Orte des Transits haben Bahnhöfe die wesentliche Funktion, Mobilität zu ermöglichen. Das kann sich, besonders zu Spitzenzeiten im öffentlichen Nahverkehr, in Gedränge und Geschäftigkeit äußern. Bahnhöfe sollen zudem bestimmte Personengruppen auch zum Verweilen einladen, etwa mit Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, oder für Reisende in zugangsbeschränkten Aufenthaltsräumen (Haverkamp 2020, 88f.).

Großbahnhöfe befinden sich häufig in urbanen Zentren und sind unmittelbar mit dem zentralen öffentlichen Stadtraum verbunden. Als Liegenschaften in Privatbesitz der DB oder anderer privater Eigentümer sind sie zwar Teil des öffentlichen Raums, aus rechtlicher Perspektive jedoch auch von ihm abzugrenzen. Durch die verschiedenen Funktionen des Bahnhofs, die grundgesetzlich festgelegte Nutzungsmöglichkeit zur Reise und zur Gestaltung von Bahnhöfen als Einkaufsbahnhöfe, also zu Märkten, erweist sich diese Abgrenzung allerdings als schwierig: Bahnhöfe haben häufig lange Öffnungszeiten, auch an Feiertagen und Wochenenden, sie werden in ihrer zentralen Lage daher Teil des urbanen Geschäftslebens. Bahnhöfe können in Deutschland ohne Zugangsbeschränkung betreten werden, im Gegensatz z.B. zu Flughäfen haben sie eine *„besondere, historisch gewachsene Nutzungstradition im Zusammenhang mit dem innerstädtischen öffentlichen Raum“* (Hecker 2002, 30).

Damit stellen sich rechtlich höhere Anforderungen auch an Zugangsbeschränkungen und Hausrechtsmaßnahmen, da diese diskriminierungsfrei erfolgen müssen. Konkret bedeutet das, dass *„die DB AG die Bahnhöfe nicht nach Belieben für Teile der Öffentlichkeit zur allgemeinen Nutzung auch jenseits eines Reisezwecks öffnen, anderen Nutzergruppen aber einen allgemeinen Aufenthalt in den Bahnhöfen verweigern“* kann (Hecker 2002, 14).

2.1.3 Kristallisationspunkt von gesellschaftlichen Problemlagen – Obdachlosigkeit und Drogenkonsum am Bahnhof

Bahnhöfe und die umliegenden Stadtviertel sind häufig auch Kristallisationspunkt von sozialen, die Gesellschaft insgesamt prägenden Problemlagen. So gehören Wohnungs- bzw. Obdachlosigkeit¹ und öffentlicher Drogenkonsum zu Phänomenen, die hier in besonderem Maße sichtbar werden und die Wahrnehmung prägen können. Bahnhöfe sind deshalb in hohem Umfang auch Orte des gesellschaftlichen Umgangs mit ihnen.

Obdachlosigkeit ist eine Form der Wohnungslosigkeit: Wohnungslos ist, wer über keinen vertraglich abgesicherten Wohnraum verfügt (Eigentum oder Miete). Obdachlos ist, wer keine feste Unterkunft hat und entweder im Freien oder kurzzeitig in Notunterkünften übernachtet (Boß 2018, 4; Gerull 2021, 136). Laut offizieller Berichterstattung der Bundesregierung waren 2022 in Deutschland etwa 262.000 Menschen wohnungslos, etwa 38.000 lebten auf der Straße. Etwas mehr als zwei Drittel von ihnen sind männlich, knapp ein Drittel von ihnen haben eine andere Staatsbürgerschaft als die Deutsche (BMAS 2022, 23ff).

Seit den 1990er Jahren zeigt sich in Deutschland eine Kehrtwende der Wahrnehmung von Obdachlosigkeit: In den 70er Jahren noch als gesellschaftliches und sozialräumliches Problem erkannt und entkriminalisiert, ist Obdachlosigkeit in der heutigen stadtgeografischen Debatte wieder durch Restriktion und Repression gekennzeichnet (Boß 2018, 4). Menschen, die von

¹ Pauschale Bettelverbote werden in der Rechtsprechung (für den öffentlichen Raum) als unzulässig bewertet (Hecker 2002, 21).

Obdachlosigkeit betroffen sind, werden mitunter als Unordnungs- und Unsicherheitsfaktor wahrgenommen² (Wucherpennig 2006, 199f.). Teilweise werden Maßnahmen getroffen, die dazu beitragen sollen, obdachlose Personen aus innerstädtischen Bereichen zu verdrängen – wie etwa die Installation von Metallspitzen, wüchsichere Abfallbehälter oder Bettelverbote in Innenstädten (Häfele 2006, 106f.). Ein solches Vorgehen offenbart eine Tendenz zur Stigmatisierung und Kriminalisierung von Überlebensstrategien obdachloser Menschen, die nicht dazu beiträgt, soziale Ursachen extremer Marginalisierung zu bekämpfen, sondern diese eher verschärft (Boß 2018, 6).

Auch öffentlicher Drogenkonsum bzw. die Präsenz offener Drogenszenen³ kann ein an Bahnhöfen prägendes Phänomen sein. Gesellschaftlich wird der Konsum bestimmter Drogen im öffentlichen Raum toleriert und in weiten Teilen praktiziert. Neben moralischen Konnotationen hat auch der rechtliche Status unterschiedlicher Substanzen Einfluss auf die Wahrnehmung von Drogen, denn historisch betrachtet hatten vor allem Rauschmittel gesellschaftlich unterschiedliche Funktionen (Feustel 2020b, 8). Politische Problematisierungen bestimmter Drogen hatten nicht immer nur zum Zweck, Menschen vor den Auswirkungen der Drogen zu schützen. Historisch diente die Kriminalisierung von Drogen beispielsweise auch der Zerschlagung von Kritik und Opposition (Feustel 2020a, 4).⁴

Zu den tolerierten (und legalen) Drogen zählen am Bahnhof der Konsum von Alkohol und Tabak⁵ – beide können auch in der Regel an Bahnhöfen erworben werden. Ihr Konsum ist jedoch reglementiert, verboten ist ein „*übermäßiger Alkoholkonsum auf dem gesamten Bahnhofsgelände*“ (DB AG 2023), ebenso wie das Rauchen außerhalb vorgegebener Raucherbereiche. Verboten sind hingegen – wie auch im öffentlichen Raum – der Verkauf, Erwerb und Konsum von illegalisierten Drogen, darunter zählen auch Betäubungsmittel. Dennoch stellen Bahnhöfe und ihre Umfelder (scheinbar) frequentierte Szeneorte dar bzw. sind Orte offener Drogenszenen.

Im öffentlichen Raum wird dabei nur ein Teil der Dealer*innen und Konsument*innen sichtbar: Es werden dort vor allem Menschen angetroffen, die über keine privaten Rückzugsräume verfügen. Daher haben Passant*innen und Polizeibeamt*innen vor allem mit Menschen in der offenen Drogenszene Berührungspunkte, ungeachtet der Verbreitung auch in „bürgerlichen“, aber häufig privaten Milieus (Schweer 2008, 155). An Bahnhöfen und ihren jeweiligen Umfeldern wird also nur ein Teil der tatsächlich existierenden Verbreitung von Handel, Verkauf und Konsum illegalisierter Drogen deutlich.

Bahnhöfe bieten eine räumliche Infrastruktur, die sie als Orte offener Drogenszenen prädestinieren. Charakteristika sind beispielsweise eine verkehrsgünstige Lage (v.a. mit öffentlichen

² Wucherpennig beschreibt dieses Phänomen als eine erkenntnistheoretische Umkehr zwischen Explanandum (dem zu Erklärenden) und Explanans (der Erklärung): „Anstatt zu fragen, woher ... das ‚Unsicherheitsempfinden‘ des Kunden bei der Konfrontation mit Armut, Obdachlosigkeit, dem Anblick von Rauschmittel konsumierenden Personen et cetera rührt, und anstatt Erklärungen ... bereitzustellen, wird das Unsicherheitsempfinden (und damit das eigentlich zu Erklärende) herangezogen, um Obdachlose (und ‚andere Andere‘) auszugrenzen und diese Exklusionspraktiken als verantwortungsvolles Handeln zu legitimieren. Das zu Erklärende wird also zur Erklärung“ (ebd. 2006, 199f.).

³ Nach Uhl/Springer (1997) lassen sich unterschiedliche Bedeutungen der Drogenszene ableiten: *Schauplatz/Milieu* (also die personelle und örtliche Umgebung) an dem Verkauf, Erwerb oder Konsum von Drogen stattfinden, die Präsenz von *Akteuren*, die den Ort für eine Szene charakterisieren, womit insbesondere Konsument*innen und Händler*innen gemeint sind, und weniger dort anzutreffende professionalisierte Akteure (d.h. Sicherheitspersonal etc.) und der *Anblick* der charakteristischen Orte für Unbeteiligte, die mit dem Verkauf, Erwerb oder Konsum von Drogen zusammenhängen. Szenen werden darüber hinaus auch *drogenspezifisch* („Heroinzene“) oder *ortspezifisch* („Szene am Kaisersack“) beschrieben. Ebenso kann eine Unterteilung nach dem Öffentlichkeitsgrad vorgenommen werden, wie im privaten Raum („private Drogenszene“), an bestimmten Orten im öffentlichen Raum, wie Clubs („halboffene Drogenszene“) oder eben auch im öffentlichen Raum sichtbar („offene Drogenszene“).

⁴ Nach Feustel (2020a, 2020b) wird immer wieder ein Zusammenhang zwischen sozialem Absturz und Drogen gezogen, dieser sei jedoch „schlimmstenfalls ein Katalysator, selten bis nie aber der eigentliche Grund. ... Wer Drogen zur Verantwortung zieht, muss über Gesellschaft und Kapitalismus nicht reden“.

⁵ Gemeinhin werden Phänomene, die mit dem Konsum legaler Drogen zusammenhängen, nicht mit dem Begriff der Drogenszene beschrieben und nur in sehr spezifischen Kontexten⁵ verwendet, wie beim Beispiel der sogenannten „Trinkerszene“. Er ist sonst meist illegalisierten Drogen vorbehalten.

Verkehrsmitteln, weil Angehörige der offenen Drogenszenen häufig nicht über eigene Fahrzeuge verfügen) und der Schutz vor Kälte und Wetter (Uhl/Springer 1997, 19f). Bahnhöfe und ihre Umfelder weisen in besonderem Maße diese Möglichkeiten auf. Verstärkt treten diese Szenen in großen Metropolen auf, da sich dort überhaupt erst *„ein Markt mit Angebot von und Nachfrage nach Drogen in nennenswertem Ausmaß konstituieren kann“* (Baumgärtner 2004, 60).

Offene Drogenszenen sind dabei immer wieder auch Gegenstand öffentlicher Politiken, etwa gesundheitspolitischer, kriminalpräventiver oder polizeilicher Maßnahmen, die darauf abzielen, sie zu begrenzen oder örtlich zu verlagern. So können mehrfach neue Schwerpunkte entstehen, und ebenfalls die Präsenz von Drogenkonsum an Bahnhöfen wird durch solche Konjunkturen von Kontrolle und Akzeptanz bestimmt.

2.2 SICHERHEITSPRODUKTION AM BAHNHOF

2.2.1 Sicherheit und Sicherheitsproduktion

Die beschriebenen sozialen Problemlagen können dazu beitragen, dass Bahnhöfe und ihre Umfelder in besonderem Maße mit Konflikten, Unordnung und Unsicherheit assoziiert werden:

„Angesichts der Diversität der Nutzungsinteressen, der Fluktuation und Anonymität in Bahnhofsvierteln ist das Bahnhofsgebiet anfällig für Nutzungskonflikte, Ordnungsstörungen und Kriminalität, so dass die Gewährleistung von Sicherheit in diesem öffentlichen Raum besondere Bedeutung gewinnt“ (Haverkamp et al. 2021, 5).

Sicherheit kann verstanden werden als ein *„Zustand des Sichereins, Geschütztseins vor Gefahr oder Schaden; höchstmögliches Freisein von Gefährdungen“* (Dudenredaktion o.J.). Zur Systematisierung des Sicherheitsbegriffs ist dabei in der Politikwissenschaft eine Unterteilung in vier Dimensionen üblich: die Referenzdimension (wessen Sicherheit soll gewährleistet werden?), die Sachdimension (in welchem Problembereich werden die Gefährdungen gesehen?), die Raumdimension (welches geografische Gebiet ist betroffen?) und die Gefahrendimension (auf welches Problem soll die Sicherheitspolitik antworten?) (Daase 2010, 143).

Eine zentrale Unterscheidung ist weiterhin diejenige zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit: Unter objektiver Sicherheit wird gemeinhin die tatsächliche Abwesenheit von Gefahr und Schaden und unter subjektiver Sicherheit das Gefühl eben jener Abwesenheit verstanden. Dabei müssen beide Formen der Sicherheit nicht unbedingt in einem Zusammenhang stehen – objektiv sichere Orte können gar als unsicher empfunden werden und umgekehrt. Das gilt auch für Sicherheitsmaßnahmen, die nicht zwangsläufig ein höheres Sicherheitsempfinden auslösen (Sundling/Ceccato 2022, 99).

Bei der Gewährung von Sicherheit gerät als zentraler Akteur sogleich der Staat in den Blick. Als Gewaltmonopolist ist es seine genuine Aufgabe, die Sicherheit der Bürger*innen zu gewährleisten. Dabei ist er jedoch mit einem Bedürfnis nach Sicherheit konfrontiert, das sich verändert, weiterentwickelt und nicht selten unstillbar erscheint:

„Geradezu paradox erscheint, dass der Staat Opfer der eigenen Erfolge wird. Indem er für grundlegende Sicherheit sorgt und somit seiner hoheitlichen Aufgabe gerecht wird, schafft er weiter reichende Sicherheitsbedürfnisse der Gesellschaft. Der Staat erscheint immer weniger in der Lage, diese komplexen Bedürfnisse zu befriedigen. Er kann sie allerdings auch nicht abweisen, ohne die eigene Legitimationsgrundlage, also explizit die Gewährleistung von Sicherheit, zu untergraben. Anknüpfend daran kann die zentrale Aufgabe der Sicherheitsakteure nur darin bestehen, Unsicherheiten zu reduzieren. Dies umfasst zwei Dimensionen: zum einen die tatsächliche Unsicherheit, ausgelöst durch Gefahren und Risiken, zum anderen die ‚gefühlte‘ Unsicherheit“ (Endreß/Petersen 2016).

Auch vor diesem Hintergrund ist der Staat schon lange nicht mehr allein für die Sicherheit zuständig. Vielmehr hat sich ein breites Spektrum an staatlichen sowie privaten Sicherheitsakteuren etabliert, das an der Sicherheitsproduktion mitwirkt. Im Idealfall wirken sie kooperativ und vernetzt zusammen, um in unterschiedlichen Bereichen des Lebens nachvollziehbare und legitime Sicherheitsbedürfnisse zu erfüllen.

An Bahnhöfen spielt die Sicherheitsproduktion aus verschiedenen Gründen eine besonders große Rolle:

- Bahnhöfe sind Teil der kritischen Infrastruktur, deren Schutz vor natürlichen und anthropogenen Gefahren von zentraler Bedeutung ist, um Grundfunktionen des gesellschaftlichen Lebens auch in Krisensituationen aufrechterhalten zu können (BIGS 2020).
- Die besonderen Frequenzen und Muster ihrer Nutzung durch die Bevölkerung führen zu einer hohen Dichte von Begegnungen, mit denen auch ein erhöhtes Potenzial von Konflikt und Risiko einhergeht.
- Sie sind Orte, an denen besonders viele Akteure mit Sicherheitsaufgaben (darunter die Polizeien des Bundes und der Länder, die Verkehrsunternehmen, die Feuerwehr und Rettungsdienste, private Sicherheitsdienste, die Kommunen und zivilgesellschaftliche Träger) aufeinandertreffen und Beiträge zur Sicherheitsproduktion leisten.
- An ihnen spielen in den vergangenen Jahren auch technische Lösungen wie Videotechnik, künstliche Intelligenz oder Smartphone-Apps eine zunehmende Rolle, ihre Effekte müssen dabei weiter untersucht werden.

Bahnhöfe sind nicht per se stärker mit Kriminalität belastet als andere Orte. An ihnen sind jedoch besondere Tatgelegenheiten prägend, die mit der starken Frequentierung, der allgemeinen Zugänglichkeit, den ganz spezifischen Nutzungsmustern und Interaktionsformen zusammenhängen. *„Dabei werden sie wegen ihres negativen Images häufig negativer eingeschätzt als der öffentliche Raum allgemein. Allerdings hängt dies sehr von der Lage und dem Umfeld des Bahnhofs sowie auch von dem Gebäudetypus, seinem Zustand und seiner Nutzung ab“* (Hahne et al. 2020, 66).

Faktoren wie die vielfältigen Nutzungsmuster (Kapitel 5), bei gleichzeitiger Anonymität und Fluktuation, können das Entstehen von (Nutzungs-)Konflikten, Kriminalität und Störung der Ordnung begünstigen – das Schaffen von Sicherheit hat in diesem halböffentlichen Raum also eine besondere Bedeutung (Haverkamp et al. 2021, 5). Innerstädtische Großbahnhöfe zeichnen sich durch ihre Lage aus, also den Zugang zu Ballungszentren, und gleichzeitig durch die Anbindung an Schienennetze der Nachbarländer. Tatgelegenheiten erhöhen sich durch ein großes Aufkommen von Reisenden, ausgedehnte Betriebszeiten und Versorgungsmöglichkeiten vor Ort – das gilt in ähnlichem Maße für das Bahnhofsumfeld.⁶

2.2.2 Die Relevanz des Sicherheitsempfindens

Bahnhöfe und ihre Umfelder werden gesellschaftlich häufig mit Unordnungs- und Kriminalitätsphänomenen in Verbindung gebracht. Dies kann auch dazu führen, dass sie als unsicher empfunden werden. Die Forschung zum Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen zeigt, dass die Gewohnheit und regelmäßige Nutzung dazu beitragen, dass sich Menschen sicher fühlen. Menschen mit wenig Nutzungserfahrung fühlen sich eher unsicher (Friedrich et al. 2021, 17). Wer Angst hat, Opfer einer Straftat zu werden, ergreift häufiger Vorsichtsmaßnahmen, die auch in Vermeidungsstrategien münden können (Birkel et al. 2022; McCarthy et al. 2016; Cohrs et al. 2005). Das gilt nicht nur im öffentlichen Raum, sondern vor allem auch im öffentlichen Nahverkehr (Yavuz/Welch 2010). Ein gestörtes Sicherheitsempfinden kann also dazu führen, dass

⁶ Gerade städtische Großbahnhöfe können daher eine stärkere Kriminalitätsbelastung aufweisen als andere Orte. Bundesländerübergreifend zeigten diesbezüglich zuletzt insbesondere der Hamburger Hauptbahnhof und der Frankfurter Hauptbahnhof die höchsten absoluten Zahlen bei Gewalt- und Eigentumsdelikten (Deutscher Bundestag 2022, 7f.).

Menschen den öffentlichen Personenverkehr meiden – ganz unabhängig davon, ob vor Ort tatsächlich relevante Risiken bestehen (Sundling/Ceccato 2022, 99).⁷

Unsicherheit kann in urbanen Räumen durch sogenannte *incivilities* ausgelöst werden – so die *Broken-Windows*-Theorie (Kleinschmidt et al. 2009, 19f.), die seit den 80er Jahren Eingang in die Kriminologie gefunden hat: Durch die Abwesenheit von Ordnung und Sauberkeit wird der Raum als verwahrlost und regellos wahrgenommen, was Unsicherheit auslöst. Inwiefern diese furchtauslösenden Faktoren tatsächliche Auswirkungen auf die objektive Sicherheit haben, ist in der Kriminologie nach wie vor umstritten, allerdings wirken sich diese nachweislich auf die subjektive Unsicherheit aus und spielen insbesondere an öffentlichen Plätzen, Bahnhofsvierteln und Bahnhöfen eine Rolle auch in Maßnahmen der kommunalen Kriminalprävention (Haverkamp et al. 2020, 12).

Zu diesen örtlichen Faktoren gehören der vergleichenden Studie von Sundling/Ceccato (2022) zufolge unter anderem insbesondere:

- Anzeichen von Verwahrlosung: Vor allem schlechte Beleuchtung und Dunkelheit sind angstauslösende Faktoren (Haverkamp 2020; Yavuz/Welch 2010), ebenso wie Verschmutzung, welche andere furchtauslösende Faktoren verstärken kann (Cohrs et al. 2005, 136–137), was besonders stark bei Personen ausgeprägt ist, die nur gelegentlich diese Bereiche betreten.
- Unübersichtlichkeit und Sichtbarkeit: Vor allem geschlossene und isolierte Räume werden als unsicher wahrgenommen (Haverkamp et al. 2020, 12), dazu können etwa Unterführungen oder Orte der Gepäckaufbewahrung gehören. Gleichzeitig gibt es Erkenntnisse darüber, dass für andere wiederum eine prominente Sichtbarkeit auch Angst auslösen kann, insbesondere für Menschen, die Diskriminierungserfahrung erlebt haben.
- An- und Abwesenheit von Menschen und (Sicherheits-)Personal: Personen, die positive Erfahrungen mit Sicherheitspersonal gemacht haben, fühlen sich in der Regel durch dessen Anwesenheit in ihrem Empfinden gestärkt. Hingegen berichten Menschen mit Diskriminierungserfahrungen, nicht über ein gestärktes Sicherheitsempfinden durch Sicherheitspersonal.
- Gedränge und Menschenmassen: Sie können Angst auslösen, ebenso Menschen, deren Verhalten als bedrohlich oder rücksichtslos wahrgenommen wird (Yavuz/Welch 2010, 2502), wie beispielsweise das Verhalten von alkoholisierten Menschen (Heinrich et al. 2019/2020, 249f.). Hingegen kann die Anwesenheit von anderen Reisenden oder (Sicherheits-)Personal das Sicherheitsgefühl erhöhen (Ait Bihi Ouali et al. 2020, 767f.), allerdings kaum bei Menschen, die schon negative Erfahrungen gemacht haben.
- Überwachung durch Kameras: Kameras können zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl beitragen (Cozens et al. 2003), allerdings nur dann, wenn sie als funktionstüchtig wahrgenommen werden und davon ausgegangen wird, dass dann auch wirklich Hilfe geleistet werden kann.

Neben diesen räumlichen Faktoren zeigen sich weitergehende zeitliche und soziale Faktoren, die mit den räumlichen Faktoren im Wechselspiel stehen: Die Infrastruktur öffentlicher Verkehrsmittel ist vor allem auf die Beförderung und Organisation von Pendelverkehr ausgerichtet und weit weniger auf die Bedürfnisse marginalisierter Personen, die ebenfalls den öffentlichen Nahverkehr nutzen, wie beispielsweise Menschen mit Behinderungen (Chowdhury/van Wee 2020, 107).

Frauen fühlen sich im öffentlichen Nahverkehr unsicherer als Männer (Birkel et al. 2022, 136; Ait Bihi Ouali et al. 2020). Sie nehmen außerdem Bahnhöfe tagsüber als sicherer wahr als bei

⁷ In der Soziologie wird dieses Phänomen auch als Thomas-Theorem beschrieben, demzufolge „eine soziale Situation in ihren Konsequenzen real ist, wenn sie als real definiert wird“ (Reuband 2002, 10).

Dunkelheit, dieser Effekt⁸ zeigt sich auch bei älteren Menschen. Ältere Menschen vermeiden es, nachts den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen (Birkel et al. 2022, 154).

Während sich Männer zur Rushhour sicherer fühlen, meiden insbesondere Menschen mit Behinderung den Bahnhof zu diesen Zeiten. Auch Wartezeiten und Reisedauer haben Einfluss auf das Sicherheitsempfinden: Je länger die Warte- oder Reisezeit, desto mehr Unsicherheit wird wahrgenommen, dieser Effekt zeigt sich bei Frauen signifikant stärker (Sundling/Ceccato 2022). Eine mögliche Erklärung liegt in der Vulnerabilitätsthese – je verletzlicher man sich fühlt, desto stärker nimmt man Unsicherheit wahr (Cohrs et al. 2005, 136). Dies würde auch erklären weshalb sich Menschen mit einer Behinderung unsicherer fühlen – und das sowohl gegenüber anderen Reisenden als auch gegenüber dem Personal (Sundling/Ceccato 2022).

Auch Menschen, die als migrantisch gelesen werden und/oder einer anderen Ethnie angehören, haben ein geringes Sicherheitsempfinden und fühlen sich sicherer an Orten, an denen sie nicht alleine sind (Sundling/Ceccato 2022).

Weitere Faktoren, die sich auf das Sicherheits- bzw. Unsicherheitsempfinden auswirken, sind beispielsweise Einkommen (vgl. Yavuz/Welch 2010) oder Bildung (Zegras et al. 2015). Ebenfalls die Wohnsituation hat Einfluss auf das Sicherheitsempfinden, sowohl Menschen aus „besseren“ Nachbarschaften als auch Menschen, die vom Stadtzentrum entfernt leben, fühlen sich im ÖPNV unsicher (Sundling/Ceccato 2022).

Negative Erfahrungen und/oder ein Unsicherheitsgefühl können zu Meide- und Alternativverhalten führen. Zu Alternativverhalten zählen ein bewusst selbstbewusstes Auftreten und erhöhte Alarmbereitschaft, symbolische Verweigerung von Kommunikation (Cohrs et al. 2005, 179), das physische Abschirmen über Gepäck, die Suche nach anderen Personen (Cozens et al. 2003) oder das Schaffen von digitaler Präsenz über die Verbindung mit Freund*innen oder Familie (Sundling/Ceccato 2022, 113). Auch eine „Bewaffnung“ über Abwehrspray und Schlüssel spielt eine Rolle.

Meideverhalten ist eine langfristige Konsequenz aus wahrgenommener Unsicherheit und es gibt einen Zusammenhang mit Unsicherheit und einer geringeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Dazu gehören das Meiden öffentlicher Verkehrsmittel zu bestimmten Zeiten, vor allem nachts (Birkel et al. 2022, IX), das Ändern von Strecken oder die Fortbewegung mit einem anderen Verkehrsmittel (Yavuz/Welch 2010). Dies zeigt sich insbesondere bei Frauen und älteren Menschen.

2.2.3 Akteurskonstellationen

Bahnhöfe und der öffentliche Personenverkehr werden also häufig unter den Gesichtspunkten des Risikos, der Gefährdung oder Unsicherheit betrachtet. Vor diesem Hintergrund haben Forscher*innen zuletzt einen Perspektivwechsel eingefordert: Bahnhöfe sollten auch als Orte der Sicherheitsproduktion mit eigenen Ressourcen sowie ihre Potenziale und Möglichkeiten für die Verbesserung objektiver und subjektiver Aspekte von Sicherheit in den Blick genommen werden:

„In der bisherigen Forschung werden Bahnhöfe und Bahnhofsviertel zumeist unter dem Aspekt ‚Gefährdungspotenziale‘ untersucht, nicht jedoch unter dem Aspekt, dass Bahnhöfen und Bahnhofsvierteln spezifische eigene Sicherheitspotenziale immanent sind. Durch diesen Perspektivenwechsel wiederum erschließen sich neue kriminalpräventive und stadtplanerische Möglichkeiten“ (Haverkamp et al. 2021, 30).

Die Potenziale der Sicherheitsproduktion geraten insbesondere dann in den Blick, wenn die Vielfalt der am Bahnhof aktiven Sicherheitsakteure betrachtet wird. Die folgenden Behörden,

⁸ Für weitergehende Diskussionen zu geschlechtsspezifischen Unterschieden bei bestimmten Sicherheitsaspekten vgl. insbesondere Sundling/Ceccato 2022; Yavuz/Welch 2010; Chowdhury/van Wee 2020.

Unternehmen und Organisationen sind vor Ort aktiv und können entsprechend ihren Zuständigkeiten und Kompetenzen zusammenwirken:

DB INFRAGO AG GESCHÄFTSFELD PERSONENBAHNHÖFE

Die DB InfraGO AG betreibt rund 5.400 Bahnhöfe in Deutschland. Sie ist dabei zuständig für den sicheren, effizienten und kundenorientierten Betriebsablauf. Bahnhofsmanager*innen regeln an großen Bahnhöfen den Alltag und koordinieren eine Vielzahl von Gewerken, die an der Bereitstellung der angebotenen Produkte und Dienstleistungen beteiligt sind.

Als Betreiberin der Bahnhöfe ist sie Inhaberin des Hausrechts. Eine für sämtliche Bahnhöfe geltende Hausordnung stellt Verhaltensregeln auf, die für alle Nutzer*innen verbindlich sind. Mit der Durchsetzung des Hausrechts beauftragt sie grundsätzlich die DB Sicherheit.

Auf Grund ihrer zentralen Rolle bei der Gestaltung und dem Betrieb von Bahnhöfen leistet die DB InfraGO AG vielfältige Beiträge zur Sicherheitsproduktion vor Ort.

BUNDESPOLIZEI

Die Bundespolizei nimmt polizeiliche Aufgaben auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes wahr, zum Beispiel auf den Bahnhöfen. Sie ist dafür zuständig, dort Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren.

Im Einzelnen hat die Bundespolizei folgende Einsatzschwerpunkte: Gefahrenabwehr und Strafverfolgung auf den Bahnhöfen und auf den Gleisanlagen, zum Beispiel bei Vandalismus, Eigentums- und Gewaltkriminalität sowie bei gefährlichen Eingriffen in den Bahnverkehr; Gezielte Streifen-tätigkeit und Fahndung in kriminalitätsgefährdeten Zügen des Personennahverkehrs zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit; und Maßnahmen auf Bahnhöfen und in Zügen im Zusammenhang mit der Personenbeförderung bei Großveranstaltungen.

Neben bewährten Sicherheitskooperationen mit den Polizeien der Länder besteht bereits seit dem Jahr 2000 zwischen der Bundespolizei und der Deutschen Bahn AG eine Ordnungspartnerschaft.

DB SICHERHEIT

Die DB Sicherheit übernimmt an Bahnhöfen zahlreiche Aufgaben der Sicherheitsproduktion wie allgemeine Ordnungsdienste, Objektschutz-tätigkeiten wie Werkschutz, Revierdienste oder Torkontroll-dienste. Auch Zugbegleitungen und Fahrkartenprüfdienste gehören zu ihren Aufgaben.

Die DB Sicherheit verfügt über das Hausrecht in Bahnhöfen und Zügen und setzt die Hausordnung durch. Verstöße gegen die Hausordnung können mit Hausverweis, Hausverbot, Strafverfolgung und/oder Schadensersatzforderungen geahndet werden. Dabei verfügen die Kräfte der DB Sicherheit jedoch nicht über hoheitliche Rechte wie die Polizei, sondern lediglich über Jedermannsrechte.

Seit 2000 besteht eine Ordnungspartnerschaft zwischen DB Sicherheit und Bundespolizei, in deren Rahmen auch gemeinsame Bestreifungen von Bahnhöfen und Zügen stattfinden.

BAHNHOFSMISSIONEN

Bahnhofsmissionen sind erste Anlaufstellen für Menschen mit Hilfebedarf: für Reisende, die Auskünfte oder Hilfe beim Umsteigen benötigen oder eine Übernachtungsmöglichkeit suchen, für Menschen in akuten Nöten, die etwa hungrig, erkrankt sind oder Kleidung benötigen, oder für Personen in existenziellen Notlagen wie Obdachlosigkeit, Sucht, Verarmung oder Verzweiflung. Sie sind dabei im Kern Fachstellen für Weitervermittlung: Sie unterstützen bei der Situationsklärung in Krisensituationen und unterbreiten erste, kurzfristige Hilfsangebote. Für weitergehende Unterstützung und Betreuung vermitteln sie an die entsprechenden Fachstellen des lokalen Hilfesystems sowie seelsorgerische Dienste.

Die Bahnhofsmissionen richten ihr Angebot dabei nach den konkreten Bedarfen des jeweiligen Bahnhofs aus. Das führt dazu, dass der Schwerpunkt ihrer Arbeit an einigen Standorten klar im Bereich der Obdachlosenhilfe liegt; sie organisieren etwa regelmäßige Lebensmittelausgaben oder bieten Möglichkeiten der Körperhygiene oder sogar pflegerische Angebote für Menschen auf der Straße. Viele Nutzer*innen frequentieren sie daher nicht nur einmalig oder kurzfristig, sondern regelmäßig.

Als an vielen Bahnhöfen fest verankerte Akteure mit einem spezifisch auf deren Nutzer*innen ausgerichteten Hilfsangebot sind die Bahnhofsmissionen von zentraler Bedeutung dabei, soziale Problemlagen am Bahnhof zu adressieren.

KOMMUNEN

Die Kommunen übernehmen im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge eine Vielzahl von Aufgaben und Dienstleistungen mit Bezug zum öffentlichen Personenverkehr und dessen Sicherheit. Bahnhöfe sind integraler Bestandteil der sie umgebenden Quartiere und prägen das Leben in diesen, sodass die Kommunen ein intrinsisches Interesse daran haben, Sicherheit und Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen positiv zu beeinflussen.

Insbesondere im Bereich der Gewalt- und Kriminalprävention spielen die Kommunen eine zentrale Rolle. Sie koordinieren Gremien wie kommunale Präventionsräte, die Arbeit kommunaler Stellen, freier Träger und anderer zivilgesellschaftlicher Einrichtungen und fördern deren Tätigkeit. Auch in Bezug auf Bahnhöfe und deren Umfeld können sie Sicherheitsakteure vernetzen und so einen Beitrag zur kooperativen Sicherheitsproduktion leisten.

LANDESPOLIZEIEN

Die Aufgaben der Landespolizei umfassen im Kern die großen Bereiche der Gefahrenabwehr und Strafverfolgung, den Personen- und Objektschutz sowie die Verkehrssicherheit auf dem Territorium des jeweiligen Bundeslandes. Zudem hat sie zentrale Aufgaben in der Kriminalprävention und im Opferschutz, die für die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung auch an Bahnhöfen und in deren Umfeld eine wichtige Rolle spielen.

In Bahnhöfen und Gleisanlagen ist die Bundespolizei für die Gefahrenabwehr und Strafverfolgung zuständig – die Landespolizeien können hier jedoch im Rahmen der Amts- und Vollzugshilfe tätig werden, um die Kräfte der Bundespolizei zu unterstützen.

GEWERBETREIBENDE

Die Gruppe der Gewerbetreibenden in Bahnhöfen ist sehr heterogen, sie ist kein Akteur im engeren Sinn wie ein Unternehmen oder eine Behörde. Dennoch können Gewerbetreibende – einzeln oder als Verbund – Beiträge zur Sicherheitsproduktion leisten und sich für inklusive Maßnahmen engagieren, welche die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für ihre Mitarbeitenden, ihre Kund*innen und andere Nutzer*innen von Bahnhöfen steigern können.

2.3 SICHERE BAHNHÖFE FÜR ALLE – ZUR PERSPEKTIVE DER STUDIE

Die vorliegende Studie hat zum Ziel, unterschiedliche Perspektiven auf das Thema Sicherheit an Bahnhöfen aufzuzeigen. Berücksichtigt werden dabei insbesondere die Perspektiven/Sichtweisen von:

- Akteuren der Sicherheitsproduktion
- Hilfsorganisationen
- Gäste der Hilfsorganisationen
- Passant*innen und Reisenden
- Gewerbetreibenden

Die hier benannten Gruppen von Menschen, die sich an Bahnhöfen aufhalten und sie nutzen, sind jedoch nicht klar voneinander zu trennen: Auch Sicherheitskräfte reisen, Gäste von Hilfsorganisationen kaufen ein, Gewerbetreibende nutzen den Bahnhof als Treffpunkt etc. Die Diversität der Nutzer*innen und ihrer Nutzungsmuster ist zentrales Charakteristikum von Bahnhöfen. Eine verallgemeinernde Einteilung in verschiedene Gruppen von Nutzer*innen ist insofern eine Notwendigkeit, um Komplexität zu reduzieren und das Thema Sicherheit an Bahnhöfen beforschen zu können. Weitere Gruppen, etwa Menschen, die Bahnhöfe generell meiden, hätten weitere Erkenntnisse zum Thema beitragen können, konnten im Rahmen der Studie jedoch nicht einbezogen werden. Der Fokus lag auf denjenigen Personen, die sich tatsächlich am Bahnhof aufhalten und durch ihre Anwesenheit Teil des „Kosmos“ Bahnhof sind und dort direkt mit sicherheitsrelevanten Fragestellungen konfrontiert sind bzw. zur Produktion von Sicherheit beitragen.

Ein zentrales Anliegen der Studie war dabei, auch die Anliegen von Menschen mit einzubeziehen, die sich in besonderen sozialen Schwierigkeiten befinden, also etwa obdach- oder wohnungslos sind, einen öffentlichen Drogenkonsum oder eine psychische Erkrankung haben und die Hilfsangebote etwa der Bahnhofsmissionen im Bahnhof oder in dessen direktem Umfeld nutzen. Im Folgenden sprechen wir zumeist von „Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten“ als Überbegriff für Personen, die etwa wohnungs- oder obdachlos sind oder auf Grund von Sucht- oder anderen psychischen Erkrankungen in großer sozialer Prekarität leben und Angebote der Obdachlosen- und Drogenhilfe nutzen. Da der Zugang zu ihnen im Rahmen der Studie vorrangig über die Bahnhofsmissionen und andere soziale Einrichtungen erfolgte, wird zudem häufig die Bezeichnung „Gäste von Hilfseinrichtungen“ benutzt.

Die Studie zeigt verschiedene Perspektiven zum Thema Sicherheit an Bahnhöfen auf, kann diese aber nicht gewichten und dementsprechend auch keinen Fahrplan bieten, wie die Sicherheitsproduktion an Bahnhöfen ausgestaltet werden soll. Vielmehr gibt es unterschiedliche Wege, positiv auf objektive und subjektive Faktoren der Sicherheit einzuwirken; die Studie will hier Impulse für die weitere Diskussion geben und zu deren Versachlichung beitragen.

3 METHODISCHES VORGEHEN

Die multiperspektivische Erforschung von Sicherheit an Bahnhöfen erfordert einen multimethodischen Ansatz. Das Studienteam hat daher verschiedene Erhebungsmethoden umzusetzen, unterschiedliche Datenbestände zu berücksichtigen und verschiedene Gruppen von Nutzer*innen einzubeziehen.

BESTANDSAUFNAHME VON FORSCHUNG UND PRAXIS

Zu Beginn des Projektes wurde relevante Fachliteratur zur Sicherheit und Sicherheitsproduktion in Bahnhöfen und deren Umfeldern und zu Wohnungs- und Obdachlosigkeit und offenen Drogenszenen in Bahnhofsvierteln gesichtet. Relevante Ergebnisse jüngerer Forschungsprojekte zur Sicherheit und Ordnung in Bahnhofsvierteln wurden herangezogen und mit Hinblick auf die Studie ausgewertet.

Weiterhin wurden Beispiele innovativer und inklusiver Ansätze oder Projekte der Sicherheitsproduktion in und an Bahnhöfen in Deutschland sowie im europäischen Ausland recherchiert, die einen besseren Umgang mit Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten zum Ziel haben. Die Träger solcher Projekte wurden kontaktiert und teilweise im Rahmen von Interviews befragt, teilweise im Rahmen kurzer Studienreisen besucht.

ANALYSE VON DATEN DER BUNDESPOLIZEI UND DB SICHERHEIT

Abgefragt und nach deskriptiven statistischen Verfahren ausgewertet wurden zu allen drei Bahnhöfen: *erstens* Daten der polizeilichen Eingangsstatisik der Bundespolizei. Dabei wurden nicht alle Delikte berücksichtigt, sondern eine Auswahl von Deliktgruppen, die als relevant für die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen gelten können. Dies umfasste Betäubungsmitteldelikte, Brandstiftung, Eigentumsdelikte, Eingriffe und Störungen, Körperverletzungsdelikte, Raubdelikte, Sachbeschädigung, Sexualdelikte, Straftaten gegen das Leben, Straftaten gegen die persönliche Freiheit, Waffendelikte und Widerstand gegen die Staatsgewalt aus den Jahren 2019 – 2022. *Zweitens* ging es um Daten zu sicherheitsrelevanten Vorfällen aus der Einsatzstatistik der DB Sicherheit. Dazu zählen gefährliche oder störende Eingriffe, Anschläge, Sabotageakte (auch Androhung von), personenbezogene Delikte (Gefährdung von Leben, Gesundheit und Freiheit von Personen), Eigentumsdelikte, Urkundenfälschung und Betrug, Sachbeschädigung, Datenveränderung und Computersabotage, Hausfriedensbruch, Umweltdelikte sowie Hausrechtsverstöße. Wegen einer erfolgten Umstellung der Erfassungssystematik konnten hier nur die Jahre 2020 – 2022 berücksichtigt werden.

ORTSBEGEHUNGEN UND BEOBACHTUNGEN

An den drei untersuchten Bahnhöfen wurden strukturierte Ortsbegehungen und Beobachtungen mit lokalen Akteuren (mit den Bahnhofsmanager*innen der DB, Mitarbeiter*innen und Gästen der Bahnhofsmissionen, Kräften von DB Sicherheit und Bundespolizei und mit Gewerbetreibenden) durchgeführt. Dabei wurden für die Sicherheitsproduktion relevante Kontextfaktoren ermittelt und ortsbezogene Schwerpunktthemen identifiziert. Die Begehungen wurden anhand von Analyserastern und Checklisten dokumentiert.

LEITFADENGESTÜTZTE INTERVIEWS

Leitfadengestützte Einzel- und Gruppeninterviews waren an allen drei Standorten eine zentrale Methode, um die Perspektiven und Bedarfe der verschiedenen Akteure und Nutzer*innen vor Ort zu erheben. Während mehrtägiger Studienaufenthalte, die zwischen März und Juni 2023 stattfanden, wurden insgesamt sechs Interviews mit Mitarbeiter*innen der DB, 14 Interviews mit Einsatzkräften von Bundespolizei und DB Sicherheit, zehn Interviews mit Mitarbeitenden und 33 Interviews mit Gästen von Bahnhofsmissionen und anderen sozialen Einrichtungen sowie 26 Interviews mit Gewerbetreibenden oder deren Mitarbeiter*innen geführt. Die Interviews wurden transkribiert und inhaltsanalytisch ausgewertet.

Die Gäste von Bahnmissionsmissionen und anderen sozialen Einrichtungen im Bahnhofsumfeld wurden im Rahmen von Einzel- und Kleingruppeninterviews zu ihren Erfahrungen und Wahrnehmungen bezüglich der Sicherheit in und an Bahnhöfen befragt. Die Beteiligung an Interviews und Fokusgruppen erfolgt freiwillig und auf Wunsch anonym, Teilnehmende erhielten eine Aufwandsentschädigung. Das Studienteam hatte dabei nicht die Ressourcen, über längere Zeit Vertrauen zu den Befragten aufzubauen.

BAHNHOFSBEFRAGUNG

Für die quantitative Erhebung vor Ort wurde eine Stichprobe von insgesamt 333 Personen befragt (166 am Berliner Ostbahnhof, 74 am Frankfurter Hauptbahnhof und 93 am Hamburger Hauptbahnhof). Die Datenerhebung erstreckte sich über einen Zeitraum vom 10.07.2023 bis zum 13.07.2023 am Berliner Ostbahnhof und vom 12.07.2023 bis 20.07.2023 am Frankfurter und Hamburger Hauptbahnhof. Dabei wurden in Form einer Ad-hoc-Stichprobe Personen ausgewählt, welche sich im Bahnhofsbereich aufgehalten haben, und durch geschultes Personal mittels Tablets befragt. 49 % der Befragten identifizierten sich als männlich und 48 % als weiblich. Im Durchschnitt waren die Teilnehmenden 41 Jahre alt (Altersspanne 18 bis 81). Für die Auswertung wurden die Daten mit der Statistiksoftware R aufbereitet, auf Datenqualität überprüft und analysiert.

WORKSHOPS MIT EXPERT*INNEN

Im Rahmen von drei Workshops mit Expert*innen aus Sicherheitsbehörden, der Sozialen Arbeit, Verkehrsunternehmen und der Sicherheitsforschung sowie Vertreter*innen von Obdachlosen-Selbstvertretungen, Kommunen und Ministerien wurden Zwischenergebnisse des Forschungsprojekts vorgestellt und diskutiert. Die Workshops dienten der Validierung der Ergebnisse sowie dazu, externe Perspektiven einzubeziehen und Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheitsproduktion in Bahnhöfen und deren Umgebung auf ihre Relevanz und Umsetzbarkeit hin zu prüfen.

Die im Rahmen der verschiedenen Erhebungen und Auswertungen gewonnenen Ergebnisse wurden trianguliert und in den folgenden Kapiteln jeweils themenbezogen miteinander verknüpft.

4 BAHNHOFSPROFILE

Bei den drei untersuchten Bahnhöfen – Hamburger Hauptbahnhof, Frankfurter Hauptbahnhof und Berliner Ostbahnhof – handelt es sich jeweils um Großbahnhöfe, an denen Fern-, Regional- und Nahverkehrslinien zusammentreffen und die Teil urbaner Quartiere sind. Sie ziehen ein breites Publikum an und sind durch eine Vielfalt von Nutzungsmustern geprägt, die Unsicherheitsgefühle, aber auch Konflikte hervorrufen können. Sie sind zudem jeweils auch Gegenstand medialer Debatten, die ihre Wahrnehmung in der jeweiligen Stadtgesellschaft und darüber hinaus beeinflussen. Im Folgenden werden sie in Form von Kurzprofilen vorgestellt. Dabei wird auf historische und bauliche Besonderheiten, die aktuelle Bedeutung für den Schienenverkehr sowie auf Spezifika ihrer öffentlichen und medialen Wahrnehmung eingegangen.

4.1 HAMBURGER HAUPTBAHNHOF

Abbildung 1: Karte des Hamburger Hauptbahnhofs und Umgebung



Quelle: OpenStreetMap, eigene Darstellung.

4.1.1 Profil des Hamburger Hauptbahnhofs

Der Hamburger Hauptbahnhof liegt zentral zwischen den Stadtteilen Hamburg-Altstadt im Osten und St. Georg im Westen. Er ist mit zirka 550.000 Nutzer*innen täglich der meistfrequentierte Bahnhof Deutschlands.

Inspiziert von *der Galerie des Machines* (Pariser Weltausstellung von 1889) ist die Bahnhofshalle des Hamburger Hauptbahnhofs eine große freitragende Halle von 150 m Länge, 114 m Breite und an der höchsten Stelle 37 m hoch und galt damit als Prestigeobjekt für das

Kaiserreich. Historisch war er Drehkreuz für die Emigration nach Amerika, ebenso wie als Station der Transportzüge für die beiden Weltkriege. Der nach dem Zweiten Weltkrieg stark beschädigte Hauptbahnhof wurde wiederaufgebaut, in den 1970er Jahren schließlich erneut saniert und umgebaut.

Auch heute erfüllt er eine relevante Funktion und ist der wichtigste Schienenverkehrsknoten im Norden Deutschlands: Als meistfrequenter Fernbahnhof der DB unterhält er Fernverbindungen unter anderem nach Dänemark, in die Schweiz und nach Tschechien. Seit 2010 gilt er als überlasteter Schienenweg – über 800 Züge des Nah- und Fernverkehrs verkehren dort täglich. Die Gleise 9 und 10 dienen v.a. dem Güterverkehr, alle anderen Gleise, 1 – 8 und 11 – 14 dienen dem Personenverkehr. Dabei sind die Gleise 1 – 4 der S-Bahn zugeteilt, die Gleise 5 – 8 und 11 – 14 dem Regional- und Fernverkehr. Umstiege in Richtung Kiel und Flensburg sind inzwischen auch vom Hamburger Hauptbahnhof möglich, weshalb sich der Umsteigeverkehr von Altona an den Hauptbahnhof verlagert hat.

Neben seiner Angliederung an das S-Bahnnetz ist der Hamburger Hauptbahnhof ebenso an die U-Bahn angeschlossen. Der bis 1992 vollständig genutzte Südsteig-Tunnel wurde bis auf die S-Bahn-Zugänge geschlossen, da sich dort eine offene Alkohol- und Drogenszene etabliert hatte (Christiansen 2008, 131). Der Südsteig verbindet die Gleise als Fußgängerbrücke und ist eine Verbindung zwischen Mönckebergstraße und Adenauerallee.

Die Ostseite des Hauptbahnhofs am Hachmannplatz führt in den Stadtteil St. Georg, wo sich neben dem ZOB auch das Schauspielhaus und das Ohnsorg-Theater befinden. In diesem Stadtteil treffen Kontraste aufeinander – von teurer Wohngegend über Flaniermeilen und Szenebars bis hin zu gesellschaftlichen Randgruppen (Wimber/Werse 2018, 19). An der Nordseite liegt eine Verbindungshalle zu den Gleisen. Früher befanden sich dort die Wartesäle der Klassen eins bis vier. Heute ist die 1991 neu eröffnete Wandelhalle ein Ort, an dem sich Läden, Gastronomie sowie Büro- und Lagerflächen befinden, mit Sonderöffnungszeiten von 6:00 bis 23:00 Uhr. Zunächst im Besitz der DB wurde sie an den Immobilienfonds DG Immobilien-Anlage 22 verkauft – im Jahr 2017 wechselte sie wieder den Eigentümer. Der Bahnhof selbst bietet über 40 verschiedenen Einkaufs- und Servicemöglichkeiten, an seiner Westseite schließen die zentralen Einkaufsmeilen Mönckebergstraße und Spitalerstraße an.

Die Inspektion der Bundespolizei in Hamburg ist für die Sicherheit der Bahnhöfe im Stadtgebiet zuständig. Sie umfasst drei Reviere an den Bahnhöfen Hamburger Hauptbahnhof, Hamburg Altona und Hamburg Harburg. Gemeinsam mit der Landespolizei unterhält die Bundespolizei zudem die Sicherheitswache Ost am Hamburger Hauptbahnhof. Die Räumlichkeiten der DB Sicherheit liegen südlich des Bahnhofs.

Am Bahnhof und in seinem unmittelbaren Umfeld liegen verschiedene Hilfseinrichtungen. Auf dem nordwestlichen Vorplatz befindet sich die Bahnhofsmission, getragen von der Stiftung Hoffnungsorte Hamburg. In den letzten drei Jahren mit sehr eingeschränkten Möglichkeiten, bedingt durch die Pandemie und eine provisorische Unterbringung in Containern, konnte der Betrieb am 31. März 2023 mit der Eröffnung neuer Räumlichkeiten in einem modernen Neubau wieder ausgeweitet werden. Neben direkten Beratungs-, Hilfs- und Unterstützungsleistungen für Bedürftige bietet die Bahnhofsmission nun auch ein Notpflegeangebot an. Hierbei können Menschen mit besonderen Bedarfen bei der Pflege durch geschultes Personal unterstützt werden.

Im direkten Umfeld zu den Bahnhöfen befinden sich – ebenfalls durch die Stiftung gefördert – unter anderem die Tagesaufenthaltsstätte für Wohnungslose (Herz As), ein Übernachtungshaus für Menschen ohne Obdach (Haus Jona) und eine Anlaufstelle für obdachlose Bürger*innen anderer Staaten der Europäischen Union (Plata). Die Einrichtungen sind vernetzt und leisten die kontinuierliche Versorgung von Menschen auf der Straße mit Lebensmitteln, Kleidung und Hygieneartikeln.

Ebenso in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befindet sich das Drob Inn, eine Drogenhilfeeinrichtung mit Konsumräumen als szenenahe Anlaufstelle. Die Etablierung der Hilfeinrichtung war auch eine politische Reaktion auf die offene Drogenszene am Hamburger Hauptbahnhof und im Stadtteil St. Georg (Baumgärtner 2004, 57). Damit hat sich die Situation um den Hauptbahnhof im Vergleich zu früheren Zeiten entspannt, die Szene entfernte sich vom Hauptbahnhof, sodass sich offenes Dealen und Konsumieren im Bahnhof und auf dessen Vorplätzen reduzieren (ISP_12).

4.1.2 Besondere Begebenheiten und Diskussionen

Der Hamburger Hauptbahnhof ist einerseits durch ein weit ausdifferenziertes Hilfesystem (Baumgärtner 2004, 58) und Angebot an städtischen Hilfen (IH_7) wie durch ein privates Engagement der Bürgerschaft (IDB_5, IH_4, IH_7), beispielsweise auch über den Gabenzaun (IH_4, IDB_4, IDB_5, IDB_6), geprägt. Andererseits steht das Thema der Kriminalitätsbekämpfung in und um den Hamburger Hauptbahnhof auf der politischen Ebene schon immer auf der Agenda und wird zur Wählermobilisierung genutzt (Reuband 2002, 8). Bereits seit Mitte der 1990er Jahre hat die Stadt Hamburg Handlungskonzepte entwickelt, die sich am *Broken-Windows*-Ansatz orientieren. Unordnungsphänomene, auch *incivilities* genannt, sollen aus dem Stadtbild entfernt werden, ebenso wie eine Verfestigung und Konzentration von gesellschaftlichen Randgruppen. Darüber hinaus bestehen Partnerschaften zwischen privaten und behördlichen Institutionen („public-private-partnerships“) häufig mit dem Ziel, Eingriffsmöglichkeiten privater Sicherheitsdienste zu nutzen (Häfele 2006, 105).

Zwischen den 80er Jahren und den 2000er Jahren fassten in Hamburg auch rechtsextreme Protestparteien Fuß, darunter die Partei Rechtsstaatlicher Offensive (Schill-Partei) in den 2000er Jahren (Blumenthal 2021, 469f.). Der Schwerpunkt der Schill-Partei lag in der Bekämpfung von Jugend- und Drogenkriminalität, Themen die nicht nur Verunsicherungen in der Bevölkerung aufgreifen können, sondern sich auch dazu eignen, den etablierten Parteien eine politische Vernachlässigung zu unterstellen (Blumenthal 2004, 272). Eine Koalition aus CDU, FDP und Schill-Partei zwischen 2001 und 2004 befasste sich stark mit der Kriminalitätsbekämpfung und setzte damit auch am Hamburger Hauptbahnhof auf die vermehrte Präsenz von Polizei und Sicherheitsdiensten.

In der (medialen) Wahrnehmung gilt der Hamburger Hauptbahnhof auch aktuell als besonders belastet. Im Jahr 2022 stand er im Vergleich zu anderen deutschen Bahnhöfen bei den Gewaltdelikten an erster Stelle, bei den Eigentums- und Sexualdelikten an zweiter Stelle (Deutscher Bundestag 2023, 8). Die so wahrgenommene Unsicherheit soll durch bestimmte Maßnahmen reguliert werden, wie den Einsatz der Quattro-Streife – einer gemeinsamen Streife der Bundespolizei, Landespolizei, der DB Sicherheit und der Hochbahnwache –, die nun verstärkt zum Einsatz kommt. Darüber hinaus wurde eine schon an Wochenenden bestehende temporäre Waffenverbotszone ab 01.10.2023 verstetigt. Auch die Einrichtung einer Alkoholverbotszone im kommenden Jahr wird aktuell diskutiert.

Aus den Erhebungen und Beobachtungen wird zudem deutlich, dass der Hamburger Hauptbahnhof durch seine hohe Frequentierung nicht nur als eng wahrgenommen wird (ISP_12, IHG_30), sondern durchaus auch ein „Mengenproblem“ (ISP_8, ISP_10, IDB_2) hat. Gerade zu Zeiten des 9-Euro-Tickets kam der Hamburger Hauptbahnhof regelmäßig an seine Kapazitätsgrenzen (IDB_2). Für die kurzfristige Entlastung wurden in der Vergangenheit bereits Maßnahmen getroffen. So können an fast allen Bahnsteigen des Regional- und Fernverkehrs zwei kurze Züge hintereinander halten. Umbaumaßnahmen im Jahr 2019 zur Entlastung des Fernbahngleises 13/14 wurden umgesetzt. In den kommenden Jahren sollen weitere Maßnahmen erfolgen, die kurzfristig den Bahnhof entlasten sollen – langfristig steht am Hamburger Hauptbahnhof ein großer Umbau an.

4.1 FRANKFURTER HAUPTBAHNHOF

Abbildung 2: Karte des Frankfurter Hauptbahnhofs und Umgebung



Quelle: OpenStreetMap, eigene Darstellung.

4.1.1 Profil des Frankfurter Hauptbahnhofs

Der Frankfurter Hauptbahnhof gilt im deutschen Zugverkehr durch seine Lage als wichtigstes Verkehrsdrehkreuz und ist nach dem Hamburger Hauptbahnhof der meistfrequentierte deutsche Fernbahnhof mit knapp unter 500.000 Reisenden pro Tag. Der Frankfurter Hauptbahnhof verbindet Fern- und Regionalzüge mit einem S- und U-Bahnhof. An Spitzentagen passieren rund 1.170 Züge den Hauptbahnhof, wie verschiedene Fernverkehrszüge über Frankfurt, wodurch sich Möglichkeiten ergeben, stündlich oder halbstündlich nach Köln oder Berlin zu reisen – nach Paris und Marseille gibt es von Frankfurt aus eine tägliche Verbindung. Für den Fern- und Nahverkehr stehen in Frankfurt 25 Gleise zur Verfügung, im Tiefbahnhof der S-Bahn (D-Ebene) und im U-Bahnhof (C-Ebene) kommen jeweils noch einmal vier Gleise hinzu. Dabei bedienen alle S-Bahn-Linien den Hauptbahnhof sowie die U-Bahn-Linien U4 und U5, ebenso wie diverse Straßenbahn- und Buslinien. Die jeweiligen unterirdischen S- und U-Bahnhöfe wurden Ende der 70er Jahre in Betrieb genommen. Um die weitestgehend erschöpften Kapazitäten zu steigern, werden aktuell die Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof ausgebaut.

Vor seiner Errichtung befanden sich auf dem Gelände des heutigen Bahnhofsviertels (Gallusanlage) die drei Westbahnhöfe. Im Jahre 1888 wurde der Bahnhof dann nach fünf Jahren Bauzeit auf dem ehemaligen Galgenfeld eröffnet. Auf der Gallusanlage entstand ein neuer Stadtteil, das heutige Bahnhofsviertel mit der Kaiserstraße als Hauptachse. Wie schon die drei ehemaligen Westbahnhöfe ist er ein Kopfbahnhof. Entsprechend weist das 270 Meter breite Empfangsgebäude gen Osten, in Richtung der Kaiserstraße und damit in Richtung des Bahnhofsviertels. Die ursprüngliche Dreiteilung des Bahnhofs durch die Nutzung dreier Eisenbahngesellschaften zeigt sich noch heute durch die Teilung der großen Bahnsteighallen. Insgesamt weist der Frankfurter Hauptbahnhof fünf dieser Stahl- und Glashallen auf. Über den Querbahnsteig können 24 der 25 Gleise oberirdisch erreicht werden sowie über eine Unterführung durch einen parallel

zum Querbahnsteig verlegten Tunnel im Westen. Bis in die 1970er Jahre wurden unterhalb der Bahnsteighallen zudem Post und Gepäck abgefertigt sowie Dieselschlepper gewartet. Diese weitläufigen Tunnel werden auch Katakomben genannt.

Der Frankfurter Hauptbahnhof wurde über die Jahre mehrfach saniert – so das Dach in den 2000er Jahren mit Kosten von rund 110 Millionen Euro oder das Wegeleitsystem vor der Fußball-Weltmeisterschaft 2006. Momentan finden am Frankfurter Hauptbahnhof Umbauarbeiten statt, insbesondere in der B-Ebene und Empfangshalle. Im Zuge der Baumaßnahmen sind aktuell die meisten Zugänge zur B-Ebene geschlossen; der Bahnhofsvorplatz ist durch die Baustellen verkleinert. Der Haupteingang mit der Achse zur Kaiserstraße ist gut erreichbar, allerdings können andere Teile des Bahnhofs mitunter nur über durch Bauzäune abgetrennte schmale Durchgänge erreicht werden.

Nach dem Vorbild des Leipziger Hauptbahnhofs sollen durch den Umbau der B-Ebene neue Einkaufsflächen für Gewerbe jenseits der Gastronomie entstehen. Aktuell ist der Großteil der Flächen an gastronomische Betriebe sowie Bäckereien vermietet. Darüber hinaus gibt es Autovermietungen, eine Tourismusinformation, einen Buchhändler sowie eine Apotheke und kleinere Geschäfte, die Blumen, Tabak oder Lebensmittel anbieten.

Am Frankfurter Hauptbahnhof befindet sich bei Gleis 24 eine Inspektion der Bundespolizei. Die DB Sicherheit betreibt in der Niddastraße, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof, einen Standpunkt mit Büros und Aufenthaltsräumen für das Sicherheitspersonal.

Die Bahnhofsmision, getragen durch den Evangelischen Regionalverband Frankfurt und Offenbach, liegt an der südlichen Seite des Bahnhofs und ist sowohl über einen direkten Zugang von Gleis 1 als auch von außerhalb des Bahnhofs über die Mannheimer Straße erreichbar. Sie verfügt über Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude, die einen Eingangsraum mit Sitzgelegenheiten, Toiletten und Waschräume, einen Beratungsraum, kleine Büros für die Mitarbeitenden sowie Lagerräume für Spenden beinhalten. Die Bahnhofsmision bietet ein vielfältiges Angebot, welches sich sowohl an Reisende als auch an Menschen in prekären Lebenslagen richtet. Neben einer Getränkeausgabe und der Ausgabe von gespendeten Schlafsäcken und Kleidung gibt es ein Beratungsangebot, ein Duschangebot sowie Aufenthaltsmöglichkeiten für Reisende und Menschen mit besonderen sozialen Schwierigkeiten. Während der Corona-Zeit blieb die Einrichtung als einzige ohne Unterbrechung geöffnet. Das Frühjahr 2022 war wiederum stark von der Ankunft vieler ukrainischer Geflüchteter gezeichnet. Zu Hoch-Zeiten besuchten 2.500 Geflüchtete die Bahnhofsmision innerhalb einer Schicht.

In unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Hauptbahnhof befinden sich verschiedene Einrichtungen der Obdachlosen- und Drogenhilfe. Beispielsweise betreibt der Evangelische Regionalverband Frankfurt und Offenbach in der Weserstraße 5 ein großes Zentrum mit Tagesaufenthalt, Hygienecenter, Beratungs- und Notübernachtungsangebot. Im Bahnhofsviertel gibt es insgesamt drei Konsumräume, wo mitgebrachte illegale Substanzen, wie Heroin oder Crack, unter hygienischen Bedingungen konsumiert werden können. Krisensituationen können durch die Mitarbeiter*innen vor Ort schnell entschärft werden. Darüber hinaus findet im Rahmen des Kooperationsverbundes „Offensive Sozialarbeit, Sicherheit, Intervention, Prävention“ (OSSIP) eine aufsuchende Straßensozialarbeit im Bahnhofsviertel statt, welche sich zum Ziel setzt, „Störungen und Belästigungen durch Drogenkonsum im öffentlichen Raum zu minimieren und Zugang zu jenen Menschen zu gewinnen, die bislang noch nicht durch die vorhandenen Hilfeangebote erreicht werden konnten“ (idh 2021).

4.1.2 Besondere Begebenheiten und Diskussionen

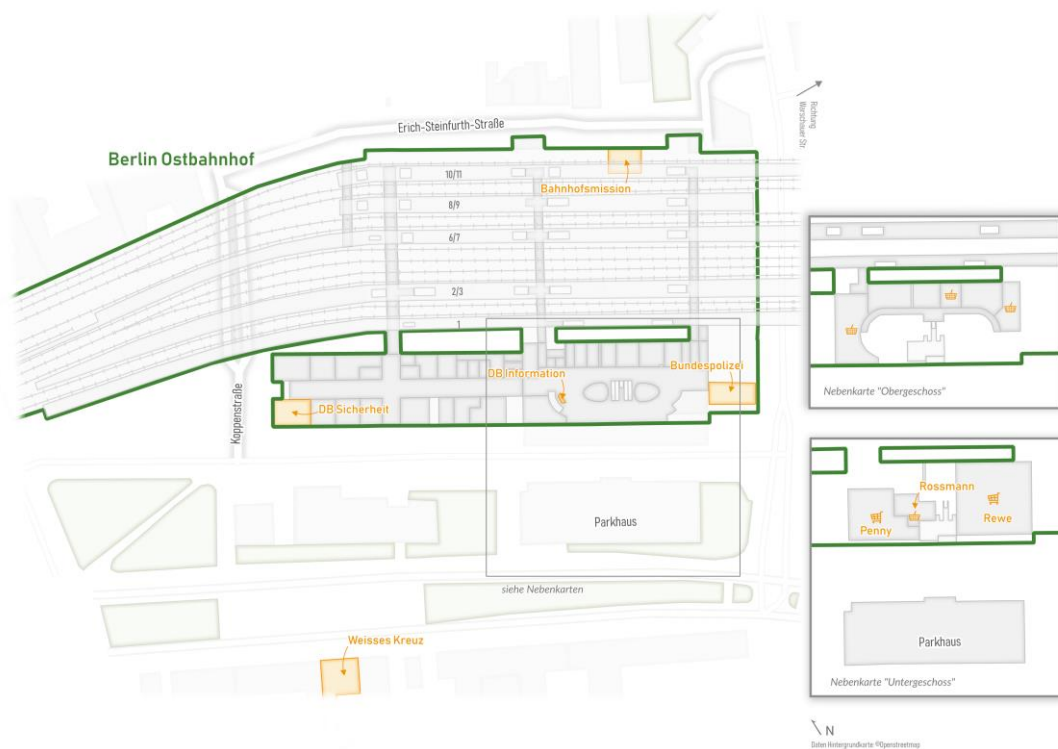
Ebenso wird der Frankfurter Hauptbahnhof in der Öffentlichkeit mitunter als von Kriminalität und Unordnung belastet wahrgenommen. Diese Wahrnehmung ist maßgeblich auch durch das Bahnhofsviertel geprägt, welches für seine komplexe Problemlage aus offener Drogenszene, Partyviertel, Prostitution und Gentrifizierung überregional bekannt ist. Viele Probleme existieren

schon seit längerer Zeit dort, verstärkten sich aber nochmals seit der Corona-Pandemie. Galt das Viertel Mitte der 2010er Jahre noch als „trendigste Wohngegend in Frankfurt“ (Janke 2016), wird es zum Ende der Pandemie als „Elendsquartier“ bezeichnet (ZDF 2022). Zuletzt verließen verschiedene namhafte Gewerbe das Bahnhofsviertel, leerstehende Gebäude lassen sich nur noch schwer vermieten. Diese negative Entwicklung wird vor allem dem offenen Drogenkonsum zugeschrieben, welcher sich insbesondere an dem westlichen Ende der Kaiserstraße, dem sogenannten Kaisersack, sowie in den sogenannten Wasserstraßen (Mosel-, Elbe-, Nidda- und Weserstraße) zuträgt. Ortskundigen zufolge hat das veränderte Straßenbild verschiedene Ursachen. Zum einen mussten viele Hilfeeinrichtungen wie z.B. Tagesaufenthalte oder Konsumräume während der Pandemie schließen. Zum anderen fallen mit den großflächigen Umbaumaßnahmen in der B-Ebene intensiv genutzte Rückzugsräume weg. Beides habe zur Folge, dass Drogenkonsum in und um den Bahnhof sichtbarer werde (ISP_3, ISP_4, IGT_2, IH_2). Darüber hinaus trägt die Ablösung von Heroin durch Crack als vornehmlich dominierende Droge zur Zuspitzung bei (ISP_3; siehe auch Wörse/Kamphausen 2023). So sind viele Hilfeangebote auf den intravenösen Konsum von Heroin spezialisiert. Für inhalativen Konsum, wie dies bei Crack üblich ist, gibt es weniger Konsumräume und diese werden zudem weniger gut angenommen, da der Konsum viel niederschwelliger ist. Anders als bei Heroin bestehen für Crack zudem keine Substitutionsprogramme.

Die Problemlagen, die sich im Bahnhofsviertel abspielen, prägen auch den Bahnhof selbst. So werden mitunter in schlecht einsehbaren Schließfachanlagen oder Unterführungen Drogen konsumiert. Ein weiteres Thema, was den Bahnhof stark prägt, betrifft sogenannte Bettelgruppen, die im Bahnhof in mehr oder weniger festen Zusammenschlüssen systematisch Passant*innen anbetteln (IDB_3, IDB_2, IGT_2, IGT_3, IGT_6, ISP_1). Die familienähnlich strukturierten Gruppen, zu denen oft auch Kinder gehören, sind vorrangig dem südosteuropäischen Sprachraum zuzuordnen. Überregionale Aufmerksamkeit erhält der Bahnhof vor allem im Zusammenhang mit einzelnen Vorfällen. Der prominenteste Fall ereignete sich im Jahr 2019, als ein 8-jähriger Junge starb, weil er zusammen mit seiner Mutter, die sich retten konnte, von einer psychisch erkrankten Person ins Gleisbett gestoßen wurde. Dieser Vorfall löste eine landesweite Diskussion zum Thema Sicherheit an Bahnhöfen aus (Götz 2019; Krüger 2019).

4.2 BERLINER OSTBAHNHOF

Abbildung 3: Karte des Berliner Ostbahnhofs und Umgebung



Quelle: OpenStreetMap, eigene Darstellung.

4.2.1 Profil des Berliner Ostbahnhofs

Der Berliner Ostbahnhof ist ein Bahnhof mit Fern-, Regional und S-Bahn-Verbindungen im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain. Nach dem Berliner Hauptbahnhof und Südkreuz ist er mit circa 100.000 Nutzer*innen täglich der drittgrößte Bahnhof der Hauptstadt und wird von etwa so vielen Menschen passiert wie der Hauptbahnhof Mannheims.

Im Jahr 1842 als Kopfbahnhof eröffnet – er bildete das westliche Ende der Verbindung nach Frankfurt/Oder –, wurde der Ostbahnhof⁹ noch im 19. Jahrhundert im Zuge des Baus der Berliner Stadtbahn zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut. Historisch ermöglichte der Ostbahnhof vergleichsweise schnelle Reisen zwischen Berlin und Ost- und Südeuropa sowie Russland. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts trafen hier jüdische Emigrant*innen aus dem Zarenreich ein und reisten weiter in Richtung der Häfen in Bremen und Hamburg. Während der Weltkriege wurde der Ostbahnhof vom Deutschen Heer bzw. von der Wehrmacht für militärische Transporte genutzt. Während des Kalten Kriegs endeten hier viele Züge aus Osteuropa. Dabei bestanden Verbindungen auch in den Balkan und nach Skandinavien sowie Ost-West-Verbindungen zwischen Moskau und Paris.

Heut halten am Ostbahnhof täglich mehr als 100 Fernverkehrs- und 200 Nahverkehrszüge. So starten hier die ICE-Linien 10 nach Düsseldorf, 12 nach Basel und 13 nach Frankfurt/Main, es halten mehrere IC- und EC-Linien etwa nach Amsterdam, Warschau oder Krakau sowie internationale Nachtzuglinien nach Wien oder Zürich. Es halten vier RE und eine RB-Linie, die

⁹ Der Ostbahnhof wurde 1842 zunächst unter dem Namen Frankfurter Bahnhof eröffnet. Es erfolgten dann mehrere Umbenennungen, die die bewegte politische Geschichte Berlins und Deutschlands widerspiegeln: 1842 – 1881 Frankfurter Bahnhof, 1881 – 1950 Schlesischer Bahnhof, 1950 – 1987 Ostbahnhof, 1987 – 1998 Hauptbahnhof, seit 1998 wieder Ostbahnhof.

S-Bahn-Linien der Berliner Stadtbahn (S3, S5, S7 und S9) sowie fünf Buslinien der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Baulich hat sich der Bahnhof über die Jahre stark gewandelt. Im Zuge der Elektrifizierung wurde der Bahnhof im Jahr 1987 neu gestaltet, mit einer dreigeschossigen Empfangshalle, modernisierten Dächern, Tunneln, Treppen, Bahnsteigen und Fahrtreppen. Im Jahr 2000 wurde die gläserne Empfangshalle eingeweiht, die bis heute das Gesicht des Bahnhofs prägt. Direkt angeschlossen sind zwei Bürotürme der DB sowie ein Hotel. Seit 2011 finden am Ostbahnhof umfangreiche Bauarbeiten statt. Dabei wird unter anderem das Tragwerk des Daches saniert und die Gleishallen werden neu eingedeckt. Die Halle wird von einer Schutzbrücke überragt, die die Arbeiten am Tragwerk ermöglicht. Im Bahnhof erfolgt eine provisorische Wegeleitung, da mehrere Aufgänge zu den Gleisen, bedingt durch die Arbeiten, nicht zugänglich sind.

Der Ostbahnhof bietet heute zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten. Fast 50 Gewerbeeinheiten werden durch die DB InfraGO AG vermietet, darunter sind Supermärkte, Bäckereien, Banken, Restaurants, Apotheken, Reisewarenhandel, Erotik-Märkte, Friseure und weitere Geschäfte.

Nördlich des Ostbahnhofs, auf dem ehemaligen Gelände des Wriezener Bahnhofs, befinden sich heute Großmärkte und in direkter Nachbarschaft beliebte Nachtclubs. Südöstlich werden in den Hallen des ehemaligen Postbahnhofs Ausstellungen und Konzerte gegeben, er wird ebenfalls als Club genutzt. Östlich des Bahnhofs liegen die Mercedes-Benz-Arena als Ort für Sportveranstaltungen und Konzerte sowie das RAW-Gelände mit Nachtclubs und Lokalen. Auch die East Side Gallery und das direkt dahinter gelegene Spreeufer sind wichtige Anziehungspunkte nicht nur für Tourist*innen.

Am Ostbahnhof befindet sich, ebenso wie am Berliner Hauptbahnhof und am Flughafen Berlin-Brandenburg, eine Inspektion der Bundespolizei. Die Bundespolizeidirektion Berlin ist für etwa 3.300 Kilometer Gleisanlagen sowie 442 Bahnhöfe zuständig. Die DB Sicherheit betreibt am Ostbahnhof einen Standpunkt mit Büros und Aufenthaltsräumen für das Sicherheitspersonal.

Die Bahnhofsmission Berlin Ostbahnhof, getragen durch IN VIA Katholischer Verband für Mädchen- und Frauensozialarbeit für das Erzbistum Berlin gGmbH, befindet sich auf der nördlich gelegenen Rückseite des Bahnhofs, an der Erich-Steinfurth-Straße. Sie verfügt über Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude, die einen Eingangsraum mit Sitzgelegenheiten, Toiletten und Waschräumen, einen Nebenraum mit Beratungsraum sowie kleinen Büros für die Mitarbeitenden umfassen. Sie ist gut von außen sichtbar, durch die Bauarbeiten am Bahnhof ist jedoch der Zugang erschwert, und im Rahmen der Bauarbeiten kam es mehrmals zu Wassereinbrüchen, die die Räume beschädigten und zu vorübergehenden Schließungen führten. Das Angebot der Bahnhofsmission ist auf die am Ostbahnhof stark vertretene Obdachlosen-Szene ausgerichtet. Während der Corona-Pandemie passte sie ihr Angebot an und bot vor allem eine Ausgabe von Essen und Getränken am Eingang, die sehr stark genutzt wurde. Im Sommer 2023 wurde das Angebot umgestellt, um wieder verstärkt psychosoziale Beratung und Vermittlung in das Berliner Hilfesystem anbieten zu können.

In direkter Nachbarschaft des Ostbahnhofs, am Stralauer Platz, befindet sich eine Praxis für die medizinische Versorgung obdachloser und bedürftiger Menschen in Trägerschaft der GEBEWO pro gGmbH, auch als Weißes Kreuz bekannt. Sie bietet niedrigschwellige medizinische und sozialpflegerische Betreuung sowie zahnärztliche Versorgung.

4.2.2 Besondere Begebenheiten und Diskussionen

Am Ostbahnhof wird die regelmäßige Präsenz von Gruppen von auf der Straße lebenden Menschen sowie von Menschen mit hohem Alkoholkonsum als prägend beschrieben (IDB_1, IH_8, ISP_13, ISP_14, IGT_15). Der Bahnhofsvorplatz und die Bahnhofshalle, das Parkdeck und das Untergeschoss des Bahnhofs, umliegende Grünflächen sowohl auf der Vor- als auch auf der Rückseite des Bahnhofs, aber auch Unterführungen im und außerhalb des Bahnhofsgebäudes werden von ihnen zum Aufenthalt genutzt. Befragungen und Beobachtungen zeigten, dass der

Bahnhof ein zentraler Treffpunkt ist. Wichtige Faktoren sind dabei die Einkaufsmöglichkeiten, insbesondere die Supermärkte im Untergeschoss des Bahnhofs, die auch am Wochenende lange geöffnet sind. Beide Märkte haben im Eingangsbereich jeweils Automaten für die Pfandrückgabe, die intensiv genutzt werden, um gesammelte Pfandbehälter zurückzugeben und Einkäufe zu erledigen. Sonntags sind sie die einzigen Orte, an denen das über das Wochenende beschaffte Pfand zurückgegeben werden kann, sodass hier dann viele Menschen zusammenkommen und teilweise große Mengen an Behältern zurückgeben wollen, was auch zu Konflikten führt (IGT_17, IGT_19). Aber ebenfalls die Essensausgaben der Bahnhofsmision und am Weißen Kreuz werden intensiv genutzt und sind auch eine Motivation dafür, den Ostbahnhof aufzusuchen (IHG_1, IHG_7).

Als besonders kennzeichnend wird dabei beschrieben, dass sich am Ostbahnhof viele aus Ost- und Südosteuropa kommende Menschen aufhalten, die in Berlin auf der Straße leben. Das am stärksten vertretene Herkunftsland ist Polen, aber auch Menschen aus Rumänien, Bulgarien oder den Staaten des Baltikums sind darunter. Sicherheitskräfte und Mitarbeiter*innen sozialer Einrichtungen beschreiben dabei gleichermaßen, dass die Kommunikation auf Deutsch oder Englisch mit diesen Personen schwer möglich sei. Kolleg*innen, die eine der Herkunftssprachen sprechen, nehmen deshalb teilweise eine wichtige Rolle im Kontakt mit diesen Gruppen ein. Die Dienste und Einrichtungen bemühen sich auch um die Einstellung von Kolleg*innen mit entsprechenden Sprachkompetenzen (IH_8, IH_10, ISP_14, ISP_15).

In den vergangenen Jahren hatten sich rund um den Ostbahnhof, insbesondere unter den Bahnbrücken an der Koppenstraße, mehrfach kleine Camps von obdachlosen Menschen gebildet. Diese haben sich dort auf dem breiten Fußweg provisorische Behausungen mit Matratzen und anderen Gegenständen gebaut, um sich vor dem Wetter zu schützen. Im Oktober 2021 berichteten Medien über einen Angriff auf eines dieser Camps, bei dem unbekannte Tatverdächtige dieses in Brand steckten. Fünf Betroffene konnten sich ohne schwerere Verletzungen vor den Flammen retten. In Reaktion auf solche und ähnliche Vorfälle, richtete der Bezirk auf einer Grünfläche auf der Rückseite des Bahnhofs, unweit der Bahnhofsmision, eine geschützte Fläche – einen „Safe Place“ – für obdachlose Menschen ein (Bodisco 2023). In einem Modellprojekt sind dort nun drei „Little Homes“ eingerichtet, die von zuvor obdachlosen Menschen vor Ort bewohnt werden.

Vor dem Haupteingang des Ostbahnhofs sind einige bauliche Maßnahmen getroffen worden, die als defensive Architektur beschrieben werden können. Hier sind etwa Stadtmöbel so gestaltet, dass sie nicht zum Liegen genutzt werden können. Betonpoller sind so überbaut, dass sie nicht mehr als Sitzmöglichkeiten dienen. Mitarbeiter*innen sozialer Einrichtungen betrachten dies als eine Maßnahme, die den Ort für Gruppen, die verweilen und etwa Alkohol konsumieren wollen, weniger attraktiv machen soll (IH_B2).

Besonders am Wochenende ist die Nutzung des Ostbahnhofs auch durch die vielen im direkten Umkreis liegenden Einrichtungen des Nachtlebens geprägt. Die Besucher*innen von Nachtclubs und Veranstaltungen sind dann stark vertreten. Ihr Verhalten sei, so beschreiben Akteure vor Ort, mitunter durch einen hohen Alkohol- und Substanzkonsum gekennzeichnet. Weiterhin wird eine Nutzung durch größere Reisegruppen, z.B. auch Schulklassen, als charakteristisch für den Ostbahnhof beschrieben. Auffallend sei, dass viele Gruppenreisen hier beginnen oder enden. Auch lägen im Umfeld eine Vielzahl von Hotels und Hostels, die solche Gruppenreisen anziehen (IDB_1, ISP_13, ISP_14).

5 NUTZUNGSMUSTER UND KOEXISTENZEN AM BAHNHOF

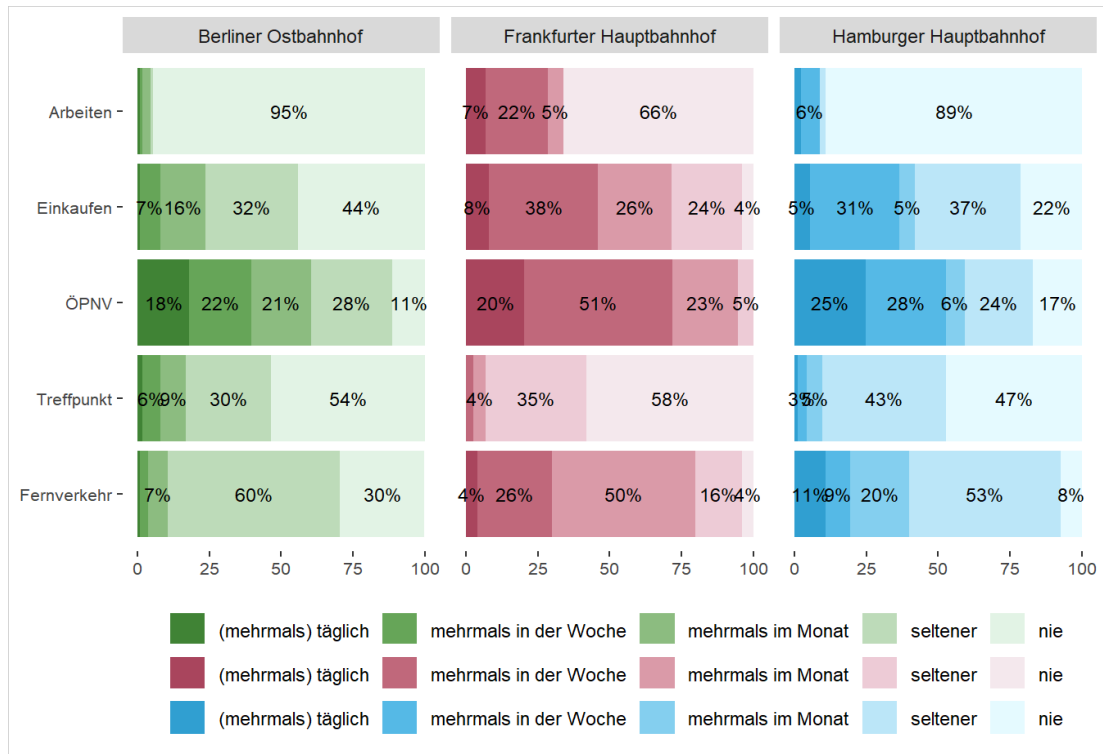
Wie bereits erläutert werden Bahnhöfe von Menschen zu ganz unterschiedlichen Zwecken genutzt: ob zum Reisen und Transit, zum Einkaufen und Konsumieren, zum Warten oder Verweilen, um einer Arbeit nachzugehen oder, in der kalten Jahreszeit, um sich aufzuwärmen. Diese Nutzungsinteressen können sich überschneiden und gegenseitig bedingen: Wer eine Reise antritt oder beendet oder von einem Verkehrsmittel auf das andere umsteigt kann sich dabei länger am Bahnhof aufhalten und etwa einkaufen oder andere Personen treffen. Wer sich am Bahnhof aufhält um dort Hilfsangebote zu nutzen ist häufig auch auf der Schiene mobil oder tätigt Einkäufe am Bahnhof. Von „den Reisenden“, „den Einkaufenden“ oder „sich aufhaltenden Menschen“ kann an Bahnhöfen also nur bedingt die Rede sein, weil sich unterschiedliche Bedürfnisse und Interessen bei den vermeintlichen Gruppen überschneiden. Daher befasst sich dieses Kapitel nicht mit Gruppen von Nutzer*innen, sondern mit Nutzungsmustern.

Die Beschäftigung mit Nutzungsmustern und ihrer Wahrnehmung ist aus verschiedenen Gründen interessant. Dabei stehen Fragen nach der Akzeptanz und Erwünschtheit unterschiedlicher Nutzungsmuster im Vordergrund, die auch durch räumliche und zeitliche Faktoren bestimmt werden. Einen Rahmen für die Nutzung der Bahnhöfe bietet die Hausordnung der DB. Hier sind jedoch nicht nur strafrechtlich relevante Sachverhalte untersagt, sondern auch solche Formen der Nutzung, die nicht zwangsläufig ein Sicherheitsrisiko darstellen, sich aber negativ auf das Sicherheitsempfinden mancher Nutzer*innen auswirken können. Daher werden im Folgenden unterschiedliche Nutzungen und Nutzungsmuster dargestellt und vor allem auch ihre Wahrnehmung, Reglementierung sowie daraus entstehende Konflikte betrachtet.

5.1 TRANSIT UND KONSUM ALS VORPRÄGENDE NUTZUNGSMUSTER

In ihrer Vorprägung und Konstruktion sind Bahnhöfe Transit-Orte, deren Nutzung insbesondere für das Reisen vorgesehen ist. Die hohen Nutzungszahlen vor allem an Großbahnhöfen zeigen, wie viele Menschen im Alltag Bahnhöfe passieren. Sie sind wichtige Drehkreuze für den Nah- wie für den Fernverkehr. Der Transit an diesen Orten ist also nicht nur ein vorbestimmtes, sondern auch ein prägendes Nutzungsmuster an Bahnhöfen. Anschaulich wird dies durch die Ergebnisse der für die Studie durchgeführten Bahnhofsbefragung: die befragten Personen nutzten standortübergreifend am häufigsten den öffentlichen Nahverkehr. Gerade an den Großbahnhöfen Frankfurter Hauptbahnhof und Hamburger Hauptbahnhof zeigen dies die Zahlen deutlich: So nutzten in Hamburg 53 % den öffentlichen Nahverkehr mehrmals wöchentlich oder öfter, in Frankfurt waren es sogar 71 % der Befragten. Auch die Nutzung des Fernverkehrs war an den Frankfurter und Hamburger Hauptbahnhöfen im Vergleich zum Berliner Ostbahnhof deutlich stärker. Als weitere wichtige Nutzungsmuster sind darüber hinaus die Nutzung des Fernverkehrs (besonders ausgeprägt am Hamburger Hauptbahnhof) und der Einkaufsmöglichkeiten zu beachten.

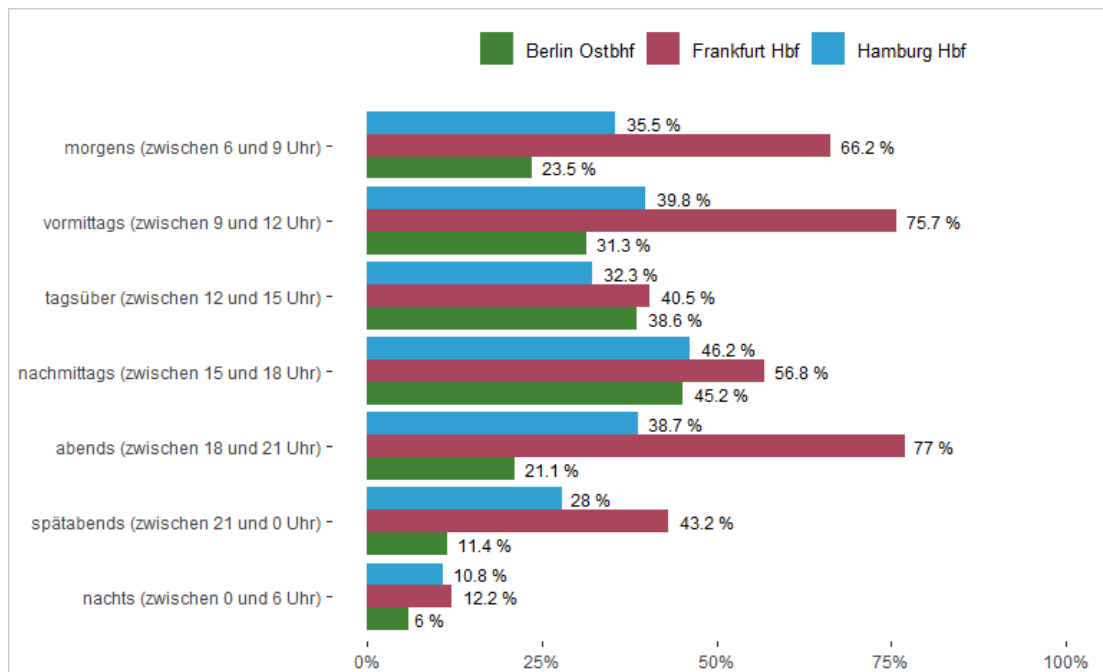
Abbildung 4: Nutzungsmuster der Befragten



Quelle: Bahnhofsbefragung, eigene Darstellung.

Dabei hielten sich die Befragten in der Regel standortübergreifend vor allem tagsüber an den Bahnhöfen auf, wesentlich seltener nachts zwischen 0:00 und 6:00 Uhr. In Frankfurt sind starke Werte für die Zeiten morgens und vormittags, ebenso wie nachmittags und abends zu verzeichnen, was ein Hinweis auf die starke Pendelnutzung des Frankfurter Hauptbahnhofs ist. Am Hamburger Hauptbahnhof und am Berliner Ostbahnhof zeigte sich ein anderes Verteilungsmuster über den Tag mit der stärksten Nutzung in den Nachmittagsstunden.

Abbildung 5: Nutzungszeiten der Befragten



Quelle: Bahnhofsbefragung, eigene Darstellung.

Neben den Mobilitätsangeboten ist auch das Einkaufen ein prägendes Nutzungsinteresse, insbesondere an den Großbahnhöfen Frankfurt und Hamburg. Hier gaben jeweils 72 % (Frankfurt) und 41 % (Hamburg) der Befragten an, mehrmals im Monat am Bahnhof einzukaufen. Am Berliner Ostbahnhof waren dies nur 24 %. Bahnhöfe sind also „mehr als nur Orte zum Ein- und Aussteigen“ (DB InfraGO AG 2022). Sie sollen nach dem Selbstverständnis der Betreiberin täglich durch besonders lange Öffnungszeiten Gelegenheit zur Nutzung der Angebote von Einzelhandel, Restaurationsbetrieben oder Dienstleistern bieten. Dabei werden ausdrücklich auch Nicht-Reisende als Kund*innen angesprochen:

„Egal, ob euch noch eine Kleinigkeit fürs Sonntagsfrühstück fehlt, ihr zwischendurch Lust auf einen Kaffee habt oder euch einfach die Wartezeit auf den nächsten Zug vertreiben wollt: Wir haben für jede Einkaufsliste den passenden Shop, sind immer in zentraler Lage und richten uns mit unseren Öffnungszeiten ganz nach euch“ (DB InfraGO AG 2022).

Gestalterisch wird an Bahnhöfen also ein Fokus auf Kund*innen gelegt – auf Menschen, die reisen und einkaufen, also Produkte der DB oder anderer Anbieter*innen vor Ort konsumieren. Sinnbildlich steht hierfür auch das Konzept des „Einkaufsbahnhof“, welches durch die Vermietung von Gewerbeflächen eine wichtige Einnahmequelle für die Bahn eröffnet und gleichzeitig Bahnstufennutzenden ermöglicht das Reisen mit dem Einkaufen zu verbinden (Handelsblatt/dpa 2017).

Allerdings zeigt sich gleichfalls, dass Bahnhöfe mit ihren vorgesehenen Nutzungsmöglichkeiten auch an Grenzen stoßen: An den Nutzungszahlen etwa der Hauptbahnhöfe in Hamburg und Frankfurt wird eine sehr starke Reisenutzung, teilweise gar eine Übernutzung deutlich. Eine starke Frequentierung gerade zu Stoßzeiten führt auch zu Gedränge und einem Gefühl der Enge. Hierbei spielen ebenso bauliche Besonderheiten eine Rolle, wie z.B. die Anordnung der Gleise in Frankfurt als Kopfbahnhof:

„Es ist eben ein Kopfbahnhof, also die Züge, die hier reinfahren, die müssen auch erst mal halten, d.h., es gibt Stoßzeiten, wo viele Züge einfahren und sich die Menschenmassen da sammeln. Also es ist teilweise auch nicht möglich, da schnurstracks mal irgendwo langzulaufen am Bahnhof, sondern immer ein bisschen Gedränge“ (ISP_2).

Hamburg weist ebenfalls eine starke Nutzung durch Reisende auf und auch hier sind Enge und eine Übernutzung des Bahnhofs auch für Nutzer*innen unterschiedlicher Art spürbar. Nach Ansicht der Beschäftigten von DB InfraGO AG, aber auch der DB Sicherheit und der Landes- und Bundespolizei hat Hamburg vor allem ein „Mengenproblem“ (IDB_5, ISP_8, ISP_9, ISP_12). Das kann im Extremfall dazu führen, dass ganze Bahnsteige aus Sicherheitsgründen gesperrt werden müssen. Dies wird, insbesondere mit Blick auf das Ziel, noch mehr Menschen für die Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Bahn zu motivieren, problematisiert:

„Wenn wir uns ansehen, welche Verkehrswachstumsziele wir haben und welche Rolle dabei auch die Schiene spielen soll, wird Hamburg ein Nadelöhr. Was die Infrastruktur angeht, ist diese an der Kapazitätsgrenze. Wir haben das so im 9-Euro-Ticket-Zeitraum sehr regelmäßig gesehen. Da hatten wir Reisendenzahlen, die wir prognostizieren für die nächsten Jahre schon kurzfristig – da wurden die Probleme wie in einem Brennglas noch mal deutlich. Da hatten wir regelmäßig die Situation, dass die Infrastruktur nah an der Überfüllung war, sprich Bahnsteige mussten gesperrt werden“ (IDB_5).

Der Bahnhof ist also in seiner Bestimmung als Transit-Ort für Reisende mit baulichen, aber auch personellen Herausforderungen konfrontiert, um das Reisen problemlos ermöglichen zu können. Gleichzeitig öffnet sich der Bahnhof zusehends nach außen und versteht sich ebenso als Ort des Einkaufens und Verweilens, der auch für Menschen attraktiv sein soll, die kein unmittelbares Reiseinteresse verfolgen.

5.2 BAHNHÖFE ALS ORT GESELLSCHAFTLICHER TEILHABE

Darüber hinaus bietet der Bahnhof Möglichkeiten, weitere Bedürfnisse zu erfüllen, die über das Reisen, das Einkaufen oder die Beschäftigung vor Ort hinausgehen. Der Bahnhof ist ein Ort, der Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglicht (van den Brink 2004, 18). So wird der Frankfurter Hauptbahnhof von 7 %, der Hamburger Hauptbahnhof von 10 %, und der Berliner Ostbahnhof von 16 % der Befragten regelmäßig auch als Treffpunkt genutzt. Insbesondere für Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten können Bahnhöfe Orte sein, an denen Begegnungen mit anderen und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben trotz Prekarität und Maginalisierung möglich bleiben: „Sie dürfen sich da aufhalten, also sie gehören auch noch dazu. Wer sich da aufhalten darf, ist Teil dieser Gesellschaft, wer das nicht mehr darf, ist vielleicht auch schon erkennbar zu angeschlagen“ (IH_7).

Bahnhöfe können daher langfristig zu einem wichtigen Aufenthaltsort und Lebensmittelpunkt werden. Sowohl von Mitarbeiter*innen von Hilfseinrichtungen (IC3, IH_7, IH_1) als auch von Menschen, die selbst von Wohnungslosigkeit oder Obdachlosigkeit betroffen sind (IHG_13, IHG_14), wird mehrfach beschrieben, dass der Bahnhof ein wichtiger Aufenthaltsort sein kann: „Wir haben aber eben manche Menschen, die sind in ihrem Wohnzimmer auf dem Bahnhof, und das ist eben auch nachts um zwei das Wohnzimmer“ (ISP_12). Nicht immer steht dabei eine Wohnungs- oder Obdachlosigkeit im Vordergrund – vielmehr kann der Ort auch ein Gefühl von Gemeinschaft und Gruppenzugehörigkeit bieten: „Es gibt Menschen, die haben eine Wohnung zu Hause, aber die sind lieber hier, die sind lieber hier in der Gruppe“ (IDB_4). Manche der Gäste von Hilfseinrichtungen treffen sich dort nach der Arbeit mit Freund*innen. „Manchmal, wenn ich freihabe von meiner Arbeit aus – dann komme ich zum Bahnhof, um meine Freunde zu sehen“ (IHG_27). Gerade weil von Wohnungs- oder Obdachlosigkeit betroffene Menschen über keine privaten Rückzugsräume verfügen, können Bahnhöfe auch zu fast jeder Tages- und Nachtzeit wichtige Aufenthaltsorte sein.

Für manche Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten haben Bahnhöfe und ihre jeweiligen Umfelder darüber hinaus weitere wichtige Funktionen. In oft prekärer finanzieller Lage, die sich bei einer Verschränkung mit einer Suchterkrankung zuspitzen kann, bieten Bahnhöfe Einnahmequellen. Dazu gehören das Betteln und Flaschensammeln, weil ein hohes Reisenden-Aufkommen Chancen auf abgestellte (oder weggeworfene) Pfandflaschen ebenso wie auf potenzielle Spender*innen erhöht. Hier bietet sich auch die Infrastruktur an, weil diese in den Supermärkten innerhalb der Bahnhöfe direkt zurückgegeben werden können, durch besondere Öffnungszeiten auch an den Wochenenden.

Deutlich nehmen dabei Menschen, die auf das Betteln als Einnahmequelle angewiesen sind, auch die gesellschaftliche Ächtung ihrer Tätigkeiten wahr – was sich daran zeigt, dass sie dem nur nachgehen, wenn es absolut notwendig ist: „Schnorren aber nur noch, wenn es sein muss“ (IHG_12). Das Betteln oder „Schnorren“ wird dabei nicht als einfach oder voraussetzungslos erlebt, vielmehr müssten entsprechende Fähigkeiten und Techniken erst erlernt werden: „Das habe ich mir alles hier angeeignet, ich konnte das früher nicht. Auch so Pfandflaschen und sammeln im Müll oder so, musst du ja“ (IHG_12). Weiterhin wird beschrieben, dass es sehr viel Konkurrenz gebe, sowohl beim Pfandflaschensammeln (IHG_12) als auch beim Betteln (IHG_18). Insgesamt verdeutlichen die Interviews, dass diese Tätigkeiten als sehr beschwerlich und belastend wahrgenommen werden und oftmals ausschließlich aus der Notwendigkeit heraus ausgeübt werden, sich selbst versorgen zu müssen:

„Das ist eine harte Arbeit. Das muss man erst mal schaffen, stundenlang, ob es regnet, ob die Sonne scheint, ob es windig ist, ob es schneit, auf dem Boden zu sitzen und zu warten. Die haben keine andere Wahl“ (IH_7).

So finanzieren diese Tätigkeiten die Erfüllung wichtiger Bedürfnisse, dazu zählt die Grundversorgung mit Nahrungsmitteln: „Um Essen zu kriegen. Ich muss mich selber verpflegen, wir müssen selber einkaufen und die Teestube kostet auch 30 Cent“ (IHG_18). Das gilt nicht nur

für Menschen, die gar keine Einnahmequellen haben (IHG_12, IHG_18). In manchen Fällen wird auch Geld gesammelt und gespart, um sich größere Ausgaben finanzieren zu können:

„Ich bin ziemlich krank – ich bin erst 45, seit zehn Jahren schon erwerbsunfähig. Ich bekomme meine Rente, aber auf der Straße leben ist doch sehr teuer. Ich bin ab und zu mal ins Hotel gegangen, um mal auszuschlafen. Ich muss Schmerzmittel nehmen und mit wenig Schlaf komme ich sehr schlecht zurecht, muss immer mehr Schmerzmittel nehmen dann“ (IHG_30).

Und noch ein weiterer Aspekt führt dazu, dass sich Menschen dort aus ökonomischen Gründen aufhalten: So suchen häufig Menschen aus dem europäischen Ausland an den Bahnhöfen nach kurzfristigen Arbeitsmöglichkeiten – viele von ihnen ohne Unterkunft (IH_7). In Hamburg befindet sich ein sogenannter „Arbeiterstrich“ direkt hinter dem Bahnhof:

„Die werden morgens mit großen Autos abgeholt, zehn Euro Lohn oder pro Tag 30 Euro. Da werden dann drei, vier, zehn Menschen gesammelt für alltägliche Arbeiten, etwa auf der Baustelle Sachen schleppen ... und abends werden sie wieder zum Bahnhof gebracht“ (IH_7).

Dabei bleibt der Bahnhof für diese Menschen ein bekannter Ort in einer fremden Stadt, er ist „Landeplatz“ für viele Menschen, der Optionen offenhält, wie die Möglichkeit, an Arbeit zu kommen oder auch die Stadt wieder zu verlassen. Zudem besteht nach einiger Zeit ein Netzwerk an Bekannten, das ein Gefühl der Gemeinschaft und Unterstützung vermitteln kann. Dadurch verweilen diese Menschen am Bahnhof und schlafen häufig auch aufgrund der zentralen Lage dort, *„weil das ein sicherer Platz ist, die Wandelhalle, die Zwischenbahnsteige, es ist ja viel Raum, wo man sich noch verstecken kann, wo man sich verliert in der ganzen großen Menge, und das gibt ein bisschen Schutz“ (IH_7).*

Zudem gibt es vor Ort oft niedrighschwellige Hilfsstrukturen, weshalb Bahnhöfe auch als wichtige Anlaufstelle für Gestrandete jedweder Art fungieren. Historisch bedingt und aufgrund der zentralen Lage befinden sich an Bahnhöfen heute in vielen Kommunen soziale Einrichtungen. Hierzu zählen die Bahnhofsmissionen, aber auch Organisationen der Obdachlosen- oder Drogenhilfe, die häufig im direkten Bahnhofsumfeld angesiedelt sind. Die bahnhofsnahe Lage der Hilfseinrichtungen wird als zentraler Faktor dafür beschrieben, dass solche Angebote ihre Zielgruppen erreichen können: Die Nähe zum Bahnhof bietet Zugangsmöglichkeiten zu und für Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten, die oftmals mit multiplen Problemlagen, darunter auch große Bedarfe an medizinischer oder pflegerischer Unterstützung, konfrontiert sind und deren Zugang zum Hilfesystem erschwert ist (Leipersberger 2023). Nutzer*innen dieser Einrichtungen beschreiben, dass der Bahnhof für sie ein zentraler Anlaufpunkt ist, um sich zu orientieren und zu informieren und Unterstützung zu erhalten:

„Als meine Obdachlosigkeit angefangen hat, stand ich auch hilflos da. Erstmal zur Bahnhofsmission. Erstmal Informationen einholen: Wie geht es jetzt weiter? Dann hat man einen Tipp gekriegt, wie diesen Anlaufpunkt hier oder auch noch andere Sachen, die man besuchen kann, wo einem wirklich jede Unterstützung gegeben wird, die man als Obdachloser gebrauchen kann“ (IHG_28).

Bahnhofsmissionen stellen für Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten einen wichtigen, geschützten Ort dar, an dem sie verweilen können, akzeptiert und unterstützt werden:

„Ich komme nur wegen der Bahnhofsmission, weil ich mich da ein bisschen zurückziehen kann, auch von den Leuten so. Trinke Kaffee, krieg was zu essen, da kann man sich gut unterhalten, Unterstützung auch bei Problemen oder wenn irgendeine Beratung ist oder so. Also man bekommt hier wirklich sehr viel Unterstützung“ (IHG_11).

Bahnhofsmissionen können durch ihre Glaubwürdigkeit und ihre vielseitigen Angebote Begegnungen von Menschen ermöglichen, deren Wege sich sonst nicht kreuzen würden (IH_1). Sie nutzen diese Widersprüche als „kreatives Potential“ (Goller 2018, VII), können ein Ort der

Inklusion und Teilhabe sein und durch ihre Arbeit auch in den Bahnhof hineinwirken, beispielsweise durch die Durchführung von inklusiven Veranstaltungen:

„Wir haben den Weihnachtsgottesdienst hier am Bahnhof. Der ist dann immer am Querbahnsteig, das ist ein großer Gottesdienst für alle und es waren auch alle da. Also da sind Menschen, die einfach gereist sind, da sind Menschen von unseren Gästen, die einfach zu diesem Weihnachtsgottesdienst kommen, und es sind Menschen, die hier im Bahnhofsviertel wohnen, die sagen, das ist mein Weihnachtsgottesdienst, weil, der ist schöner als in der Kirche. Das ist was ganz anderes, das hat eine ganz spezielle Atmosphäre, das war toll. Also das sind auf jeden Fall auch Begegnungen“ (IH_1).

Aus Sicht von sozialen Trägern bietet der Bahnhof durch die Vielfältigkeit an Nutzungsmustern einen Ort, wo das gegenseitige Aushalten und die Akzeptanz von unterschiedlichen Bedürfnissen, Interessen und Lebensentwürfen eingeübt werden kann: *„An sich würde ich sogar sagen, sind solche Räume wichtig, dass man Menschen auch nach wie vor zumutet miteinander irgendwie auszukommen“ (IH_4).*

Die Berichte von Gästen der Bahnhofsmissionen verdeutlichen auch, dass friedliche Koexistenz an Bahnhöfen gelingen kann. Sie beschreiben auch freundliche, angenehme Begegnungen mit Passant*innen (IHG_11, IHG_18) oder mit Sicherheitspersonal (IHG_11). Bahnhöfe sind also ebenfalls Orte der positiven Begegnung für Menschen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen. Mitunter entstehen etwa Beziehungen zwischen Gewerbetreibenden, die sich für Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten einsetzen, sie in ihren Räumen akzeptieren und mit ihnen ins Gespräch. So erlauben einige Gewerbetreibende etwa, dass sich auf der Straße lebende Menschen in ihren Räumen aufwärmen, oder sie bemühen sich darum, dass etwa übriggebliebene Lebensmittel am Ende eines Arbeitstages direkt vor Ort an bedürftige Menschen abgegeben werden können. Dies würde jedoch von einigen auch kritisch gesehen, da befürchtet wird, dass der Bahnhof so noch stärker zum Anziehungspunkt werde:

„Zum Beispiel könnte sich der Bahnhof zusammentun und diese Sachen am Abend verteilen, dann wurde gesagt, dass die Angst besteht, dass es dann so einen Hotspot gibt. Ja natürlich – ist doch gut. Aber die sehen das halt als was Negatives für die fahrenden Gäste natürlich“ (IGT_23).

Neben dem Wunsch die karitative Funktion des Bahnhofs zu stärken verdeutlicht das Zitat, dass an Bahnhöfen unterschiedliche, berechnete Interessen aufeinandertreffen und verhandelt werden müssen. So steht die Nutzung des Bahnhofs zum Einkaufen und Reisen mitunter im Konflikt mit der Nutzung des Bahnhofs zum konsumunabhängigen Verweilen, Betteln oder Flaschensammeln. Beispielsweise wurden obdachlose Menschen in der Vergangenheit mitunter als „Störfaktor“ (Stern 2001) für das Erleben von (konsumierenden) Kund*innen betrachtet (Wucherpfennig 2006, 195). Dabei bleibt jedoch einerseits oft unklar, worauf sich Störgefühle genau beziehen und andererseits bleibt die Perspektive der Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten unberücksichtigt. Dabei gilt es insbesondere näher zu betrachten, wie Nutzungsmuster von Bahnhöfen wahrgenommen werden und unter welchen Umständen sie konfliktbehaftet sind.

5.3 WAHRNEHMUNGEN VON NUTZUNGEN UND NUTZUNGSKONFLIKTE

Wie Nutzungsmuster von außen wahrgenommen werden, hängt auch davon ab, welche Nutzungen für den Raum durch welche Nutzer*innen vorgesehen ist. Bahnhöfe sind gleichermaßen Ort des Transits und des Aufenthalts. So kann allein die Vorprägung von Räumen Irritationen oder gar Konflikte auslösen, wenn Orte anders genutzt werden als vorgesehen: *„Das heißt, in dem Moment, wenn ich nicht das tue, wofür eigentlich von vornherein vorgeprägt ist, was zu tun ist, dann ist das schnell ein Störfaktor oder erst mal Irritation“ (IH_4).* Dabei werden solche Irritationen gerade auf engem Raum begünstigt. Begrenzte Möglichkeiten, sich zurückzuziehen, sich aufzuhalten und Konfrontationen mit anderen Nutzer*innen aus dem Weg zu gehen,

erhöhen die Wahrscheinlichkeit von Konflikten. Im engen Raum treffen dann beispielsweise längerer Aufenthalt an engen Durchgängen und Transit aufeinander:

„Und es gibt keine freien Räume, wo es überhaupt die Möglichkeit gäbe, dass es Entzerrungen gibt, wo sich vielleicht auch die einen von den anderen distanzieren könnten. Auf wenig Platz viele verschiedene Menschen – da entstehen dann auch gute Möglichkeiten, sich gegenseitig auf den Wecker zu gehen und in Konflikte zu geraten“ (IH_4).

Irritationen ergeben sich so beispielsweise an Zugängen zum Bahnhof oder in Durchgängen, wenn die Fortbewegung durch sich dort aufhaltende Personen gestört wird, sich beispielsweise eine Gruppe Pfandfinder*innen oder Kreuzfahrttourist*innen am Bahnhof auf engem Raum einfinden (IH_4). Auch Menschen, die sich vor den Zugängen aufhalten und diese so teilweise blockieren, können in Konflikt mit Reisenden geraten, die schnell durchkommen wollen. Der Faktor Alkohol spielt gleichfalls eine Rolle und kann etwa Auseinandersetzungen zwischen Trinkerszenen und Reisenden bedingen (ISP_13, ISP_16).

Zu Konflikten können auch Formen der Nutzung führen, die generell gesellschaftlich geächtet und etwa durch die Hausordnung sanktioniert und so als deviantes Verhalten markiert sind. Hierzu gehört etwa das Betteln, wozu sich der Bahnhof aufgrund des hohen Aufkommens an Reisenden besonders eignet. Die Gelegenheit, Menschen anzusprechen und nach Geld zu fragen oder um Geld zu bitten, bietet sich vor allem bei wartenden Menschen. Dabei kann ein Konflikt entstehen zwischen dem Bedürfnis einer wartenden Person, die nicht gestört werden möchte, und der Person, die nach Geld fragt:

„Da ist sowieso schon erst mal ein Konfliktpotenzial da, dass ich vielleicht was von dir möchte, du möchtest da aber warten, du möchtest gerade gar nicht gestört werden. Also diese beiden unterschiedlichen Interessen sind an sich schon konfliktbehaftet“ (IH_4).

Dabei berichtet das Sicherheitspersonal, dass Angesprochene entweder die Situation verlassen oder sich bei der DB oder Polizei beschweren, wenn sie in ihrer Wahrnehmung aufdringlich angebettelt wurden (ISP_16). Gewerbetreibende nehmen solche Konflikte insbesondere dann wahr, wenn ihre Kund*innen in Konflikt geraten (IGT_2, IGT_5, IGT_9), wenn Angesprochene beispielsweise gerade in einer Kaufsituation sind und ohnehin schon ihr Portemonnaie in der Hand halten (IDB_4, IDB_6): *„Das sind Situationen, in denen Konflikte zustande kommen, also zwischen dem Bettelnden und der Person, durch aggressives Betteln bis hin zur Nötigung“ (ISP_8).*

In diesen Situationen können unterschiedliche Bedürfnisse aufeinandertreffen – die des Fragenden bzw. Bettelnden und die des Wartenden bzw. Kaufenden. Gerade das Hausrecht und die mit seiner Durchsetzung beauftragten Dienste haben dabei die Interessen von Reisenden und Einkaufenden im Blick. Bettelnde Personen spüren, dass sie vor Ort nicht erwünscht sind (IHG_12; IHG_16). Sie wissen um den Auftrag der DB Sicherheit, das Betteln in Bahnhofsgebäuden zu unterbinden, und passen ihr Verhalten mitunter an, um Sanktionen zu umgehen:

„Der Polizei ist das noch eher egal, aber die DB Sicherheit, wenn die kommen, dann musst du deinen Becher schnell zur Seite stellen. Die wissen ganz genau, was du machst, aber wenn du keinen Becher dastehen hast, können die auch nichts machen“ (IHG_12).

Inwiefern das Betteln tatsächlich sicherheitsrelevant ist, bleibt umstritten. An manchen Bahnhöfen wird es mit organisiertem Taschendiebstahl in Verbindung gebracht. Dabei ist jedoch fraglich, ob Bettelverbote hier relevant präventiv wirken können, da viele bettelnde Personen in dieser Hinsicht keine Gefahr darstellen (Hecker 2002, 21). Da Betteln gegen die Hausordnung der DB verstößt, nimmt es im Arbeitsalltag der DB Sicherheit nichtsdestoweniger eine große Rolle ein und kann auch mit registrierten sicherheitsrelevanten Vorfällen wie Hausfriedensbruch und Verstoß gegen die Hausordnung in Zusammenhang stehen (siehe Kapitel 6).

Nutzungskonflikte entstehen ebenso bei der Nutzung von Sitzbänken oder „Logen“, die aus Sicht der DB eigentlich für Reisende bestimmt sind, aber nicht ausschließlich zum Warten auf die nächste gebuchte Verbindung genutzt werden, sondern beispielsweise auch zum Schlafen. Noch 2002 wurde in diesem Zusammenhang gleichfalls das Herumlungern als Verstoß gegen die Hausordnung aufgeführt (Hecker 2002, 31). Herumlungern wird als Überbegriff *„für unterschiedliche Praktiken wie Schlafen, Herumstehen, Herumsitzen, Betteln und langsam Gehen“* (Weber 2021, 74f.) und oft als (stigmatisierende) Fremdzuschreibung verwendet. Heute beschränkt sich das Verbot auf *„Sitzen und liegen auf dem Boden, auf Treppen und in Zugängen“* (DB AG 2023). Menschen, die von Obdachlosigkeit betroffen sind, nutzen trockene Räumlichkeiten, um sich vor Witterung zu schützen, vor allem in nass-kalten Perioden und insbesondere im Winter, oft als Schlafplatz. Diese Aktivitäten sind nach der Hausordnung verboten; das Verbot wird in der Regel im Rahmen der Durchsetzung der Hausordnung durch die DB Sicherheit sanktioniert¹⁰.

Die Praxis der Durchsetzung des Hausrechts wird von den Akteuren vor Ort durchaus unterschiedlich wahrgenommen. Kritisch äußern sich etwa Mitarbeiter*innen von Hilfseinrichtungen (IH_1, IDB_4, IH_9), Reisende (ISP_6, ISP_8, ISP_10, ISP_15) und manche Gewerbetreibende (IGT_18, IGT_23). Kritisch gesehen wird insbesondere von Hilfseinrichtungen oder sozialen Trägern im Bahnhof und im Umfeld des Bahnhofs (IH_1, IH_4, IH_9), dass es immer weniger Orte gibt, an denen Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten überhaupt noch verweilen können. Das mitunter als Verdrängung erlebte Vorgehen von Sicherheitsdiensten erschwert ihnen den Aufenthalt (IHG_18), gerade wenn sie aus sozialer, finanzieller oder gesundheitlicher Sicht auf den Bahnhof als Aufenthaltsort angewiesen sind. Umgekehrt nehmen Gewerbetreibende die Anwesenheit von Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten mitunter als geschäftsschädigend wahr, beispielsweise wenn nicht-konsumierende Personen für Gäste vorgesehene Sitzplätze einnehmen oder wenn Kund*innen angebettelt werden (IGT_5, IGT_9, IGT_10). Und so werden mit Blick auf die Bedürfnisse von zahlender Klientel auch Forderungen nach einem härteren Durchgreifen bei Verstößen gegen das Hausrecht laut (IGT_9, IGT_11; Bahnhofsbefragung). Mitarbeitende von Sicherheitsdiensten sind sich diesen gegensätzlichen Ansprüchen durchaus bewusst und erleben ihre Rolle dementsprechend als Gratwanderung:

„Wir haben welche, die sagen, Mensch, tut doch mal was, schmeiß die doch mal raus. Aber dann hast du genau auf der gegenüberliegenden Seite dann den Pächter, der sagt, Mensch, komm doch zu mir mal, kriegst einen Kaffee oder so und lass doch mal den armen Menschen hier sitzen, der macht doch gar nichts. – Du bist genau in der Mitte. Was ist jetzt richtig und was ist falsch?“ (ISP_8)

Die hier angesprochene Frage nach dem „richtig und falsch“ im Umgang mit Armut, Prekarität und abweichendem Verhalten kann jedoch nur gesellschaftlich ausgehandelt werden, wobei sowohl die Bedürfnisse von Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten als auch unternehmerische Interessen der Bahn und ihrer Mieter*innen bzw. die Bedürfnisse ihrer jeweiligen Kund*innen berücksichtigt werden sollten.

5.4 ZWISCHENFAZIT

Bahnhöfe ziehen also sehr diverse Nutzer*innen an und sind von einer großen Bandbreite von Verhaltensmustern sowie divergierenden Bedürfnissen und Interessen geprägt. Sie sind zudem durch unterschiedlichen Faktoren wie eine besonders hohen Nutzungsfrequenz, eine eigene Angebotsstruktur bezüglich Mobilität, Einkaufen und Restauration bis hin zu sozialen Hilfsangeboten, sowie Status und Eigenschaft als halböffentlicher Raum gekennzeichnet. Welche Muster

¹⁰ Ausnahmen von dieser Regel werden in besonders kalten Perioden gemacht, in denen obdachlose Personen nachts im Bahnhof geduldet werden. Während der Betriebspause werden sie dann nicht des Gebäudes verwiesen, sondern können dort bis zum Morgen, bis zur „Weckrunde“ vor dem Berufsverkehr, bleiben (ISP_5, ISP_10).

und Formen der Nutzung dabei besonders prominent sind und wie sich zeitlich sowie räumlich verteilen, hängt dabei stark von den Eigenschaften des jeweiligen Bahnhofs ab.

Geschätzt und genutzt werden Bahnhöfe nicht nur als Orte des Reisens und des Einkaufens, sondern auch als Orte gesellschaftlicher Teilhabe. Gerade Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten finden hier Anknüpfungspunkte, schätzen die Anonymität, die Gelegenheiten zum Betteln oder Flaschensammeln, die Einkaufsmöglichkeiten und Hilfsangebote. Generell finden an Bahnhöfen – wenn auch häufig nur flüchtige – Begegnungen zwischen Menschen statt, die sonst nicht viel gemeinsam haben kaum miteinander in Interaktion geraten.

Wo so viele Menschen auf engem Raum aufeinandertreffen, kommt es unweigerlich auch zu Konflikten. Insbesondere die Hausordnung der DB, aber auch geltende Strafgesetze, legen hier einen klaren Rahmen legitimer und geduldeter Verhaltensweisen fest. Darüber hinaus spielen jedoch auch wertende Wahrnehmungen eine Rolle. So werden gerade Menschen, die auf der Straße leben, einerseits als störend empfunden, andererseits wird ihnen Mitgefühl entgegengebracht und ihr Recht auf Aufenthalt und Teilhabe wird betont. Reibungen und Konflikte sind dabei jedoch nicht vorherrschend: vielfach werden auch Kompromisse und ein Ausgleich zwischen verschiedenen Interessen gefunden.

Sehr deutlich zeigt sich, dass es einen Bedarf an Orten der Begegnung im Bahnhof gibt, in denen alle Nutzenden akzeptiert werden, sich wahrnehmen und begegnen können, die zur Entzerrung beitragen und auch für Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten einen geschützten Raum bieten. Bahnhofsmissionen können solche Ort der Ruhe, aber ebenso der Teilhabe und Begegnung im geschäftigen Treiben des Bahnhofs sein.

6 SICHERHEITSRELEVANTE VORFÄLLE UND EINSATZSCHWERPUNKTE

In öffentlichen Diskussionen um die Sicherheit an Bahnhöfen spielt das Vorkommen von Straftaten und anderen sicherheitsrelevanten Vorkommnissen eine wichtige Rolle. In den Medien wird dabei häufig die Anzahl polizeilich erfasster Ereignisse als direkter Gradmesser dafür verwendet, wie sicher der Aufenthalt an einem Bahnhof ist – und steigende Fallzahlen als Hinweis auf zunehmende Unsicherheit interpretiert. Dies wird der komplexen Realität an Bahnhöfen jedoch nicht gerecht. Es ist nicht einfach, zu einer möglichst objektiven, also datenbasierten Einschätzung dessen zu gelangen, wie hoch das Risiko, Opfer von Straftaten oder anderen sicherheitsrelevanten Vorfällen zu sein, tatsächlich ist und welche Auswirkungen dies auf die verschiedenen Gruppen von Nutzer*innen hat. Auch unter den Sicherheitsakteuren gibt es häufig keine geteilte Perspektive dazu, welches die zentralen Indikatoren für eine Analyse der Sicherheitslage an Bahnhöfen und wie diese zu gewichten sind – so kann es zu divergierenden Bewertungen und Schlussfolgerungen kommen (Kober 2016, 134).

Lagebilder sollten deshalb sowohl kriminalstatistische Daten der Bundespolizei, Daten zum Einsatzgeschehen privater Sicherheitsdienste sowie Einschätzungen verschiedener Akteure, die über qualitative Erhebungen gewonnen werden können, auswerten und die Ergebnisse miteinander kombinieren, um zu einem möglichst umfassenden Bild zu gelangen. Solche Lagebilder können dabei helfen, eine gemeinsamen Problemwahrnehmung zu etablieren, und können eine solide Grundlage für die Planung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen bilden.

Im Folgenden können keine vollständigen Lagebilder erstellt werden, es werden jedoch Auswertungen kriminalstatistischer und sicherheitsdienstlich erfasster quantitativer Daten mit Analysen im Rahmen qualitativer Verfahren gewonnener Daten verknüpft, um zu einer Einschätzung der an den drei untersuchten Bahnhöfen bestehenden Sicherheitsrisiken sowie der aktuellen Prioritäten der Sicherheitsproduktion zu gelangen.

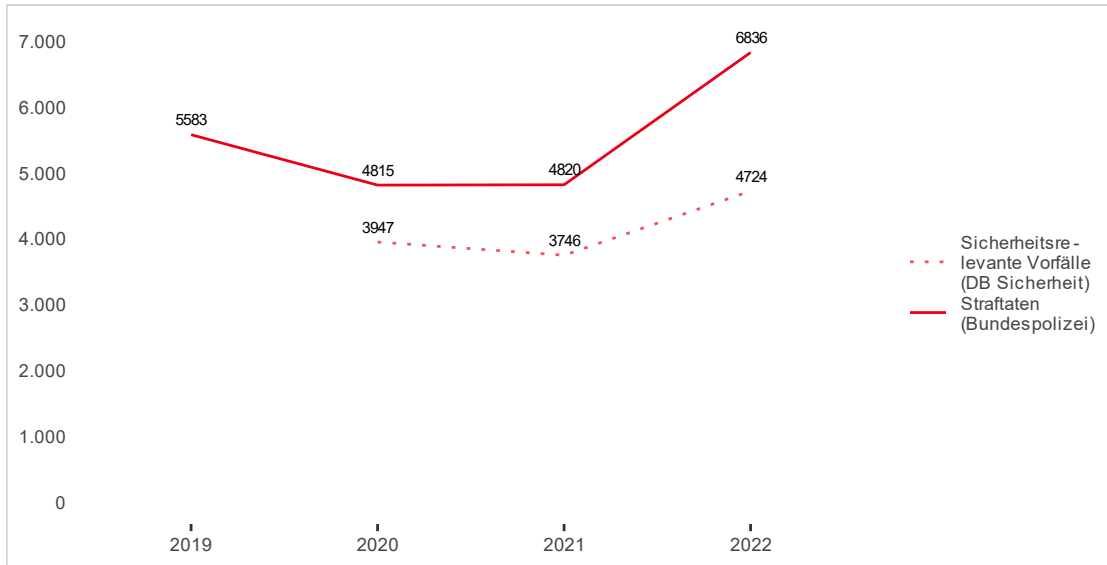
6.1 SICHERHEITSRELEVANTE STRAFTATEN UND VORFÄLLE

Die Bundespolizei erfasste am Berliner Ostbahnhof sowie den Hauptbahnhöfen in Hamburg und Frankfurt zusammen zwischen 2019 und 2022 durchschnittlich etwas über 5.500 sicherheitsrelevante Straftaten pro Jahr¹¹. Nachdem 2019 noch 5.583 Taten erfasst wurden, sank diese Zahl in den durch die Corona-Pandemie geprägten Jahren 2020 auf 4.815 und 2021 auf 4.820 Taten. Im Jahr 2022 erfolgte dann ein recht deutlicher Anstieg um fast 42 % auf 6.836 Taten¹².

Die DB Sicherheit erfasste an allen drei Bahnhöfen zusammen betrachtet zwischen 2020 und 2022 im Jahresdurchschnitt etwas über 4.100 sicherheitsrelevante Vorfälle. 2020 waren 3.947, 2021 dann 3.746 Vorfälle erfasst worden. 2022 dokumentierte auch die DB Sicherheit wieder deutlich mehr Ereignisse, es erfolgte ein Anstieg um 26 % auf 4.724 Vorfälle.

¹¹ Im Folgenden werden nicht alle erfassten Straftaten, sondern lediglich solche relevanter Deliktsbereiche ausgewertet, siehe dazu Kapitel 3.

¹² Der Anstieg an den drei beforschten Bahnhöfen 2022 entspricht einer deutschlandweiten Entwicklung, siehe Deutscher Bundestag 2023.

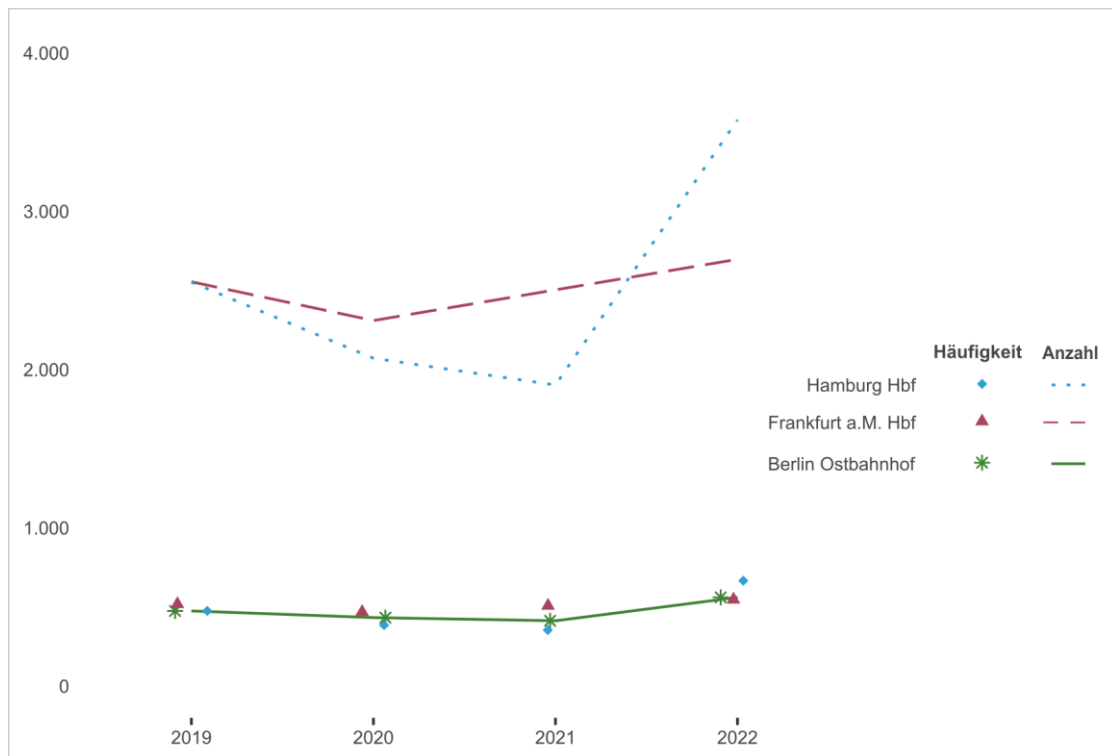
Abbildung 6: Anzahl erfasster sicherheitsrelevanter Straftaten und Vorfälle – drei Bahnhöfe gesamt

Quelle: Daten der Bundespolizei und der DB Sicherheit, eigene Darstellung.

Bei der Bewertung dieser Zahlen ist zu bedenken, dass im Zuge der durch die Corona-Pandemie verursachten Mobilitätseinschränkungen in den Jahren 2020 und 2021 zeitweise deutlich weniger Personen die Bahnhöfe nutzten. Erst im Verlauf des Jahres 2022 normalisierte sich die Nutzung des Personenverkehrs auf der Schiene und damit das Aufkommen von Reisenden im Bahnhof wieder. Die zu beobachtenden Verschiebungen bei den erfassten Straftaten können also auch mit veränderten Nutzungsmustern zusammenhängen. Einen solchen Zusammenhang vermuteten ebenfalls befragte Sicherheitsakteure vor Ort:

„Die letzten Jahre sind natürlich durch Corona geprägt gewesen, das ist ganz klar. 2020 und 2021 gab es einen Einbruch der Straftaten, aber inzwischen sind wir schon wieder auf dem Vor-Corona-Niveau und sogar darüber. Also wir haben eine Steigerung bei der Anzahl der Straftaten, und das auch durch die Bank bei allen Delikten. Also man kann nicht sagen, das eine ist jetzt mehr oder weniger geworden, sondern alles ist konstant am steigen“ (ISP_1).

Der zuletzt insgesamt zu beobachtende Anstieg der Anzahl sicherheitsrelevanter Straftaten verteilt sich nicht gleichmäßig über die drei untersuchten Bahnhöfe. Mit Abstand am deutlichsten zeigt er sich am Hamburger Hauptbahnhof, wo 2022 durch die Bundespolizei 3.578 Taten erfasst wurden, dies entsprach einem Anstieg von 88 % im Vergleich zum Vorjahr. Am Frankfurter Hauptbahnhof erfolgte ein Anstieg um 8 % von 2.504 in 2021 auf 2.697 in 2022 und am Berliner Ostbahnhof um 36 % von 413 in 2021 auf 561 in 2022.

Abbildung 7: Anzahl und Häufigkeit erfasster sicherheitsrelevanter Straftaten nach Bahnhöfen

Quelle: Daten der Bundespolizei, eigene Darstellung.

Zur Kontextualisierung und Interpretation dieser Zahlen und ihrer Entwicklung ist es jedoch wichtig, diese ins Verhältnis zur (durchschnittlichen) Anzahl der Nutzer*innen des jeweiligen Bahnhofs zu setzen. Am Hamburger Hauptbahnhof, dem am stärksten genutzten Bahnhof der DB, sind dies nach aktuellen Schätzungen der DB etwa 540.000 Personen, am Frankfurter Hauptbahnhof etwa 490.000 und am Berliner Ostbahnhof etwa 100.000 Personen täglich. Die jährliche Belastung mit sicherheitsrelevanten Straftaten pro 100.000 Nutzenden lag in 2022 damit am Hamburger Hauptbahnhof bei 663, am Frankfurter Hauptbahnhof bei 550 und am Berliner Ostbahnhof bei 561. Bezieht man also die Häufigkeitszahlen mit ein, so zeigt sich, dass das Risiko, an Bahnhöfen Opfer einer Straftat zu werden, relativ gering bleibt. Weiterhin wird deutlich, dass die Hauptbahnhöfe in Hamburg und Frankfurt, die auf Grund der hohen absoluten Anzahl von Straftaten in der öffentlichen Debatte häufig als besonders stark belastet wahrgenommen werden, im Vergleich zum dritten Bahnhof der Studie, dem Berliner Ostbahnhof, keine deutlich erhöhte Belastung aufweisen. Dies deckt sich mit der Einschätzung vieler Bahnstufennutzer*innen – darunter auch Sicherheitskräfte, Gewerbetreibende, Mitarbeiter*innen von Hilfseinrichtungen sowie deren Gäste –, dass alle drei Bahnhöfe eigentlich „relativ sicher“ seien (ISP_7, ISP_9, ISP_13, IGT_8, IH_1, IHG_9).

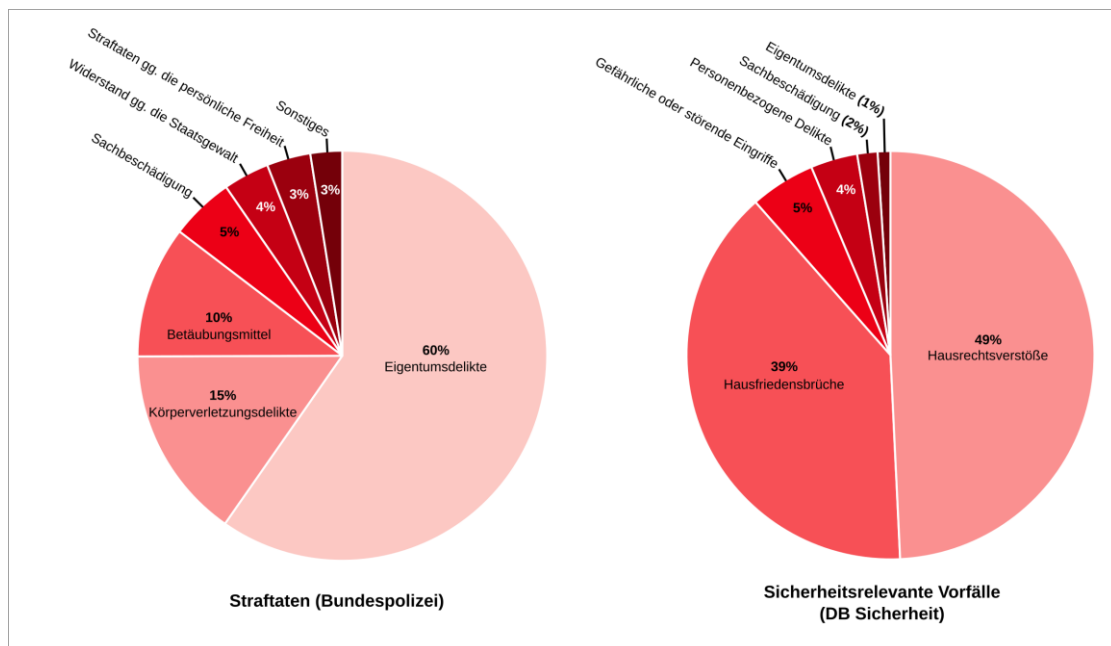
Sicherheitsakteure vor Ort beschreiben weiterhin, dass die Einsatzfähigkeit vor Ort durch ein breites Spektrum verschiedener Delikte gekennzeichnet sei:

„Also phänomenologisch kann man eigentlich sagen, es gibt hier alles. Es gibt hier im Bahnhof nichts, was es nicht gibt. Also wir haben natürlich die Standardstraftaten, eine erschlichene Fahrleistung, also Schwarzfahren, Betrug, natürlich Taschendiebstähle, Handgepäckdiebstähle, Trickdiebstähle, Raubdelikte, auch viele KV-Delikte, also normale Körperverletzungen, auch gefährliche Körperverletzungen. ... Aber ansonsten Gefährdungen des Bahnverkehrs, dass Leute über die Gleise laufen, auch im Bahnhof und so die Züge zur Notbremsung zwingen. Betäubungsmitteldelikte. Was haben wir noch? Wir haben ja auch leider Gottes regelmäßig Rohheitsdelikte. ... wir sind die Dienststelle, die am nächsten dran ist. Wir machen den ersten Angriff Die Kollegen sind hier mit allem konfrontiert, was das

Strafgesetzbuch bietet. Es spielt auch keine Rolle, ob das jetzt montagsmorgens oder freitag-nachts ist. Also man muss ja wirklich zu jeder Tages- und Nachtzeit mit allem rechnen“ (ISP_1).

Diese Einschätzung bestätigt der Blick auf die polizeiliche Eingangsstatistik der Bundespolizei. Hier zeigen sich jedoch auch deutliche Schwerpunkte bei der deliktischen Verteilung der erfassten sicherheitsrelevanten Straftaten. So machen Eigentumsdelikte mit 60 % klar den größten Anteil der an den drei in der Studie beforschten Bahnhöfen insgesamt erfassten Straftaten aus. Dabei ergeben Taschen- und Handgepäckdiebstahl sowie Ladendiebstahl den Großteil der erfassten Eigentumsdelikte. Taschen- und Handgepäckdiebstahl wird von Sicherheitsakteuren als weit verbreitete Begehungsform beschrieben, bei der die spezifischen Tatgelegenheiten des Bahnhofs ausgenutzt werden. Reisende tragen viel Gepäck und auch Wertgegenstände bei sich, dies versuchen Tatverdächtige auszunutzen (ISP_1, ISP_3, ISP_7, ISP_11, ISP_13, ISP_15). Dabei wird ebenso in Gruppen und organisiert vorgegangen, und es kommen gezielt „Maschen“ zur Anwendung, also Strategien, die darauf zielen, Reisende abzulenken, um am Körper getragene Gegenstände zu entwenden oder um die Beute möglichst schnell vom Tatort zu entfernen. Bundespolizist*innen werden mitunter auch zu Ladendiebstählen in Bahnhöfen hinzugezogen. Dabei, so beschreiben es Vollzugsbeamt*innen, sei die Bearbeitung der Taten vor Ort insbesondere dann langwierig und aufwändig, wenn Tatverdächtige stark alkoholisiert seien oder unter dem Einfluss von Drogen stünden – das komme an Bahnhöfen häufiger vor als in anderen Einsatzgebieten (ISP_7, ISP_16).

Abbildung 8: Deliktische Verteilung sicherheitsrelevanter Straftaten 2019 – 2022 und Vorfälle 2020 – 2022 für alle drei Bahnhöfe zusammen



Quelle: Daten der Bundespolizei und der DB Sicherheit, eigene Darstellung.

Mit 15 % der registrierten Taten sind Körperverletzungsdelikte insgesamt am zweithäufigsten vertreten. Es überwiegen einfache Körperverletzungen, in der Deliktgruppe sind jedoch auch schwere und gefährliche Körperverletzungen erfasst, die einen deutlich geringeren Anteil ausmachen. Polizist*innen, Mitarbeiter*innen von Sicherheitsdiensten und sozialen Einrichtungen, aber ebenso Beschäftigte der DB und Gewerbetreibende beschreiben, dass Körperverletzungen stark mit dem teilweise hohen Konsum von Alkohol und Betäubungsmitteln zusammenhängen. So seien es häufig Streitereien zwischen alkoholisierten Personen, die in körperlichen Auseinandersetzungen endeten (ISP_9, ISP_13, IH_9, IGT_5). Auch im zeitlichen Umfeld von Fußballspielen, wenn mitunter große Fangruppen durch die Bahnhöfe geleitet werden, komme es

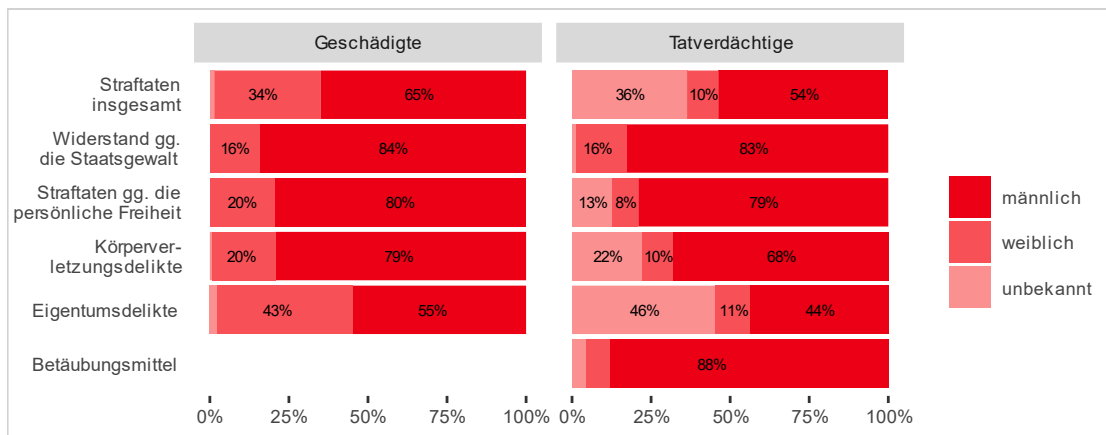
verstärkt zu Körperverletzungen (ISP_9). Teilweise beschreiben Vollzugsbeamt*innen und Mitarbeiter*innen von Sicherheitsdiensten Körperverletzungsdelikte, bei denen Messer oder andere Waffen zum Einsatz kommen – einige von ihnen befürworten daher die Einrichtung (temporärer) Waffenverbotszonen, die zuletzt an verschiedenen Bahnhöfen erfolgte (ISP_1, ISP_14).

Betäubungsmitteldelikte machen insgesamt 10 % der erfassten Taten aus, ganz überwiegend wird dabei der unerlaubte Besitz von Betäubungsmitteln festgestellt. Sachbeschädigungen machen 5 %, Widerstandshandlungen 4 % und Straftaten gegen die persönliche Freiheit 3 % der erfassten sicherheitsrelevanten Straftaten aus. Unter letzteren sind deutlich mehr Bedrohungen als Nötigungen.

Die DB Sicherheit bearbeitet ihrem Auftrag entsprechend insbesondere Hausrechtsverstöße (49 %) und Hausfriedensbrüche (39 %). Gefährliche oder störende Eingriffe, personenbezogene Delikte, Sachbeschädigungen und Eigentumsdelikte machten jeweils 5 % oder weniger der an allen drei Bahnhöfen zusammen zwischen 2020 und 2022 registrierten sicherheitsrelevanten Vorfälle aus.

Ein zentraler Faktor bei der Bestimmung der Wahrscheinlichkeit, persönlich von Straftaten betroffen zu sein, aber auch des Risikos, des Verübens einer Straftat verdächtig zu werden, ist das Geschlecht. Unter den an allen drei Bahnhöfen zusammengenommen erfassten Geschädigten waren 65 % männlich, 34 % weiblich. Mit Ausnahme der Sexualdelikte sind Männer bei den Geschädigten in allen Deliktsbereichen überrepräsentiert, bei den Eigentumsdelikten sind zu 43 % auch Frauen betroffen. Unter den Tatverdächtigen sind Männer mit 54 % ebenfalls deutlich stärker vertreten als Frauen mit 10 %, ebenfalls hier sind Männer in allen Deliktsbereichen überrepräsentiert.

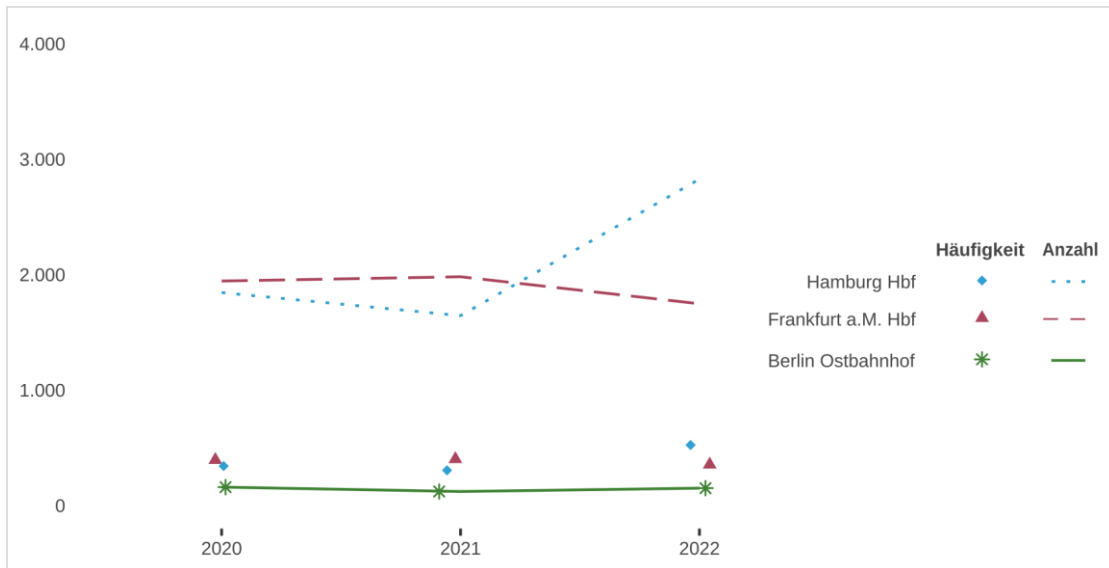
Abbildung 9: Geschlechterverteilung der Geschädigten und Tatverdächtigen



Quelle: Daten der Bundespolizei, eigene Darstellung.

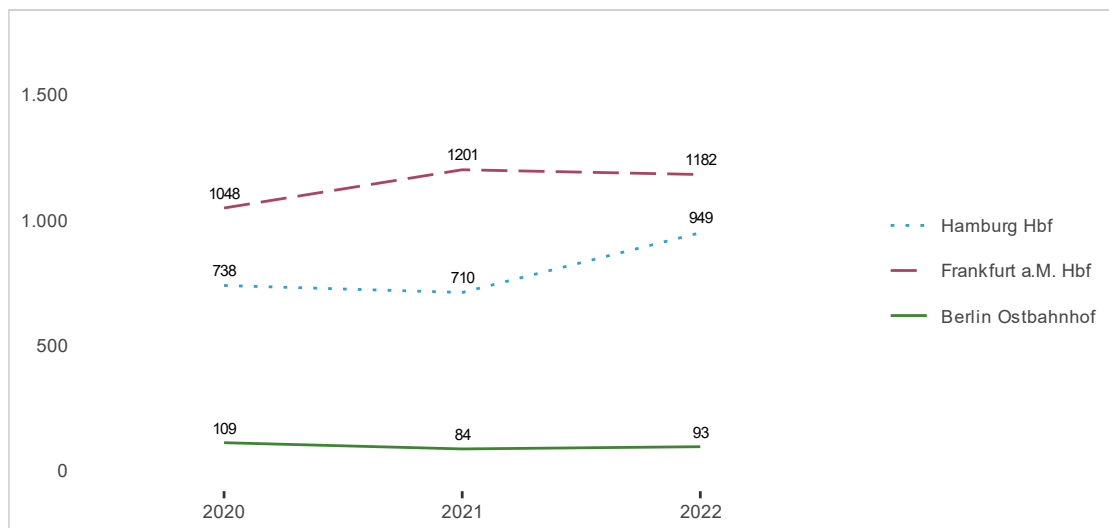
Das Geschlecht ist also ein zentraler Faktor, der sowohl bei der Bestimmung objektiver sowie subjektiv empfundener Sicherheitsrisiken als auch bei der Planung von Maßnahmen zur Sicherheitsproduktion einbezogen werden sollte.

Ebenso die Statistik der von der DB Sicherheit bearbeiteten sicherheitsrelevanten Vorfälle zeigt Differenzen zwischen den Bahnhöfen. Die stärkste Veränderung im Zeitverlauf ergibt sich auch hier am Hamburger Hauptbahnhof. Hier ist nach einem leichten Rückgang der erfassten Vorfälle von 1.844 in 2020 auf 1.644 in 2021 ein deutlicher Anstieg um 72 % auf 2.827 in 2022 erfolgt. Am Frankfurter Hauptbahnhof und am Berliner Ostbahnhof verlaufen die Kurven deutlich flacher: In Frankfurt erfolgte in 2022 ein Rückgang um 12 % auf 1.747, in Berlin ein Anstieg um 24 % auf 150 Vorfälle. Die Häufigkeitszahlen relativieren auch hier das Bild und deuten auf eine relativ geringe statistische Gefahr für Nutzer*innen hin, von sicherheitsrelevanten Vorfällen betroffen zu sein. Auffällig ist, dass die DB Sicherheit am Berliner Ostbahnhof ebenso im Verhältnis zur Zahl der Nutzer*innen deutlich weniger Vorfälle erfasst.

Abbildung 10: Anzahl und Häufigkeit sicherheitsrelevanter Vorfälle 2020 – 2022

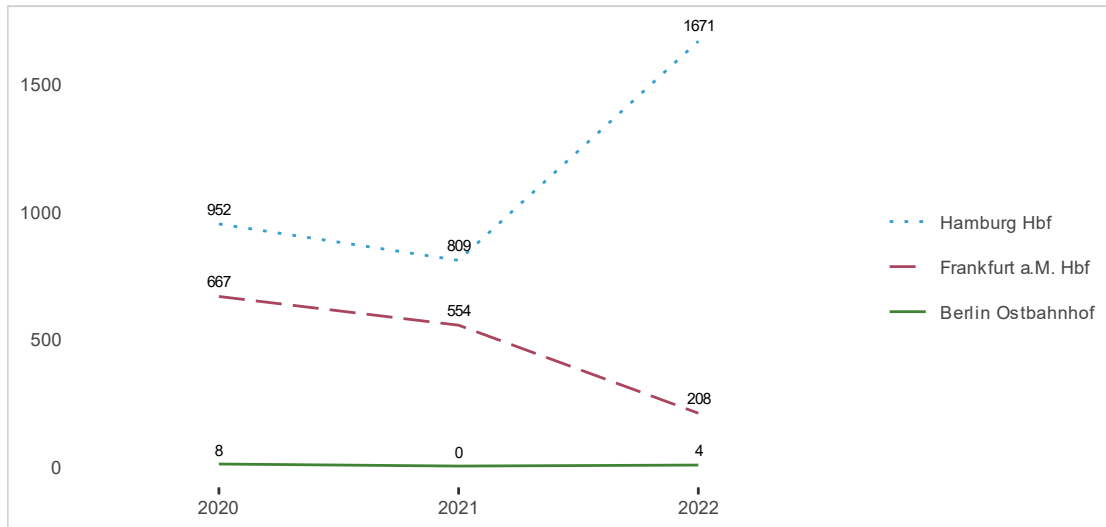
Quelle: Daten der DB Sicherheit, eigene Darstellung.

Bei den durch die DB Sicherheit erfassten Verstößen gegen das Hausrecht zeigt sich in Frankfurt und Berlin eine relativ flache Kurve, dabei wurden 2022 am Frankfurter Hauptbahnhof mit 1.182 Verstößen mehr als zwölfmal so viele Ereignisse erfasst wie am Berliner Ostbahnhof, dort waren es 93. Am Hamburger Hauptbahnhof stieg die Anzahl von 2021 recht deutlich, um fast 34 %, auf 949 Verstöße in 2022.

Abbildung 11: Verstöße gegen das Hausrecht (Anzahl)

Quelle: Daten der DB Sicherheit, eigene Darstellung.

Bei den erfassten Hausfriedensbrüchen zeigt sich im Vergleich der Hauptbahnhöfe in Hamburg und Frankfurt eine deutlich gegenläufige Tendenz: Während sich am Hamburger Hauptbahnhof, wo ohnehin am meisten Hausfriedensbrüche erfasst wurden, die Anzahl von 809 in 2021 auf 1.671 in 2022 mehr als verdoppelte, sank diese am Frankfurter Hauptbahnhof von 554 in 2021 auf 208 in 2022 um 62 %. In Berlin wurde nur eine sehr geringe Anzahl von Hausfriedensbrüchen dokumentiert. Diese deutliche Divergenz ist vermutlich durch eine örtlich unterschiedliche Kontrollintensität bzw. unterschiedliche Vorgehensweisen bei der Erfassung und Registrierung wiederholter Verstöße gegen das Hausrecht zu erklären – sie spiegelt also nicht unbedingt tatsächlich so starke Unterschiede in der örtlichen Belastung wider.

Abbildung 12: Hausfriedensbrüche (Anzahl)

Quelle: Daten der DB Sicherheit, eigene Darstellung.

6.2 BAHNHOFSSPEZIFISCHE PERSPEKTIVEN

An allen drei untersuchten Bahnhöfen gibt es Reviere der Bundespolizei sowie Stützpunkte der DB Sicherheit. Die Bundespolizeireviere haben einen Zuständigkeitsbereich, der jeweils einen Teil des regionalen Streckennetzes umfasst, der weit über einzelne Bahnhöfe hinausgeht. In der Regel sind für die untersuchten Bahnhöfe jedoch feste Ortsstreifen vorgesehen, deren örtlicher Arbeitsschwerpunkt der jeweilige Bahnhof ist. Die Einsatzkräfte der DB Sicherheit arbeiten in einem Wabensystem, das ebenfalls regionale Streckenabschnitte umfasst.

Die Einsatzfähigkeit der Dienstkräfte von Bundespolizei und DB Sicherheit in den Bahnhöfen ergibt sich einerseits daraus, dass diese im Rahmen der Streifenfähigkeit selbst auf relevante Situationen aufmerksam werden und ggf. einschreiten. Grundlage für die Eingriffstätigkeit sind dabei bei der Bundespolizei die polizei- und ordnungsrechtlich definierten Aufgaben bei Gefahrenabwehr und Strafverfolgung; bei der DB Sicherheit ist das Hausrecht die entscheidende Grundlage, mit dessen Durchsetzung sie beauftragt ist. Die Kräfte der Bundespolizei werden zudem bei Notrufen aus dem Bahnhof heraus durch die Leitstelle disponiert, und es erfolgen z.B. durch Mitarbeitende von Gewerben oder Serviceeinrichtungen der DB im Bahnhof auch Meldungen direkt an die Polizeivollzugsbeamten vor Ort. Das Einsatzgeschehen der DB Sicherheit wird durch die 3-S-Zentrale der DB InfraGO AG gesteuert, die Hinweise entgegennimmt und Kräfte koordiniert.

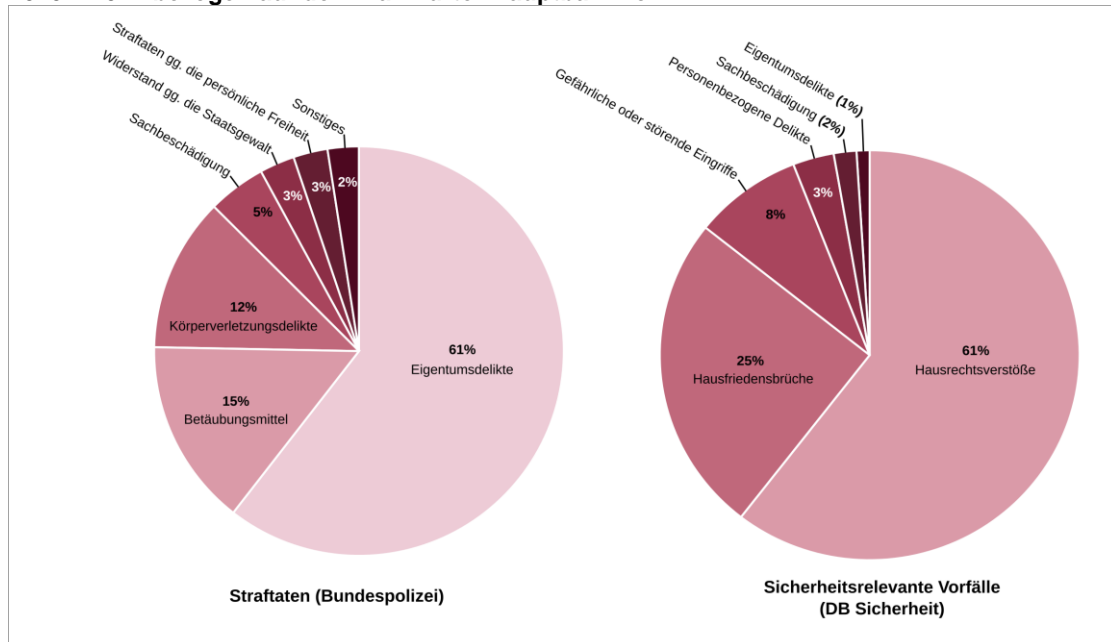
Die Vollzugsbeamt*innen der Bundespolizei sind häufig auch als Unterstützung für Kräfte der Landespolizei aktiv, wenn diese im direkten Bahnhofsumfeld, etwa auf Vorplätzen, Einsätze durchführen, da sie oftmals vor Ort präsent sind und so schnell unterstützend eingreifen können (ISP_16). Dass sich Reisende telefonisch direkt an die Bundespolizei oder die DB Sicherheit wenden, kommt Aussagen in Interviews zufolge nur selten vor. Sie wählten, wenn sie den Kontakt zu Sicherheitskräften suchten, in der Regel den Polizeinotruf 110 und schilderten dort ihre Anliegen.

6.2.1 Frankfurter Hauptbahnhof

Am Frankfurter Hauptbahnhof stehen in der polizeilichen Erfassung die Eigentumsdelikte im Vordergrund, sie machen 61 % der registrierten Straftaten aus. Am zweithäufigsten werden mit 15 % Betäubungsmitteldelikte erfasst, an dritter Stelle stehen Körperverletzungen.

Sachbeschädigungen, Widerstand gegen die Staatsgewalt, Straftaten gegen die persönliche Freiheit, und andere Delikte machen jeweils 5 % oder weniger aus.

Abbildung 13: Deliktische Verteilung sicherheitsrelevanter Straftaten 2019 – 2022 und Vorfälle 2020 – 2022 bezogen auf den Frankfurter Hauptbahnhof



Quelle: Daten der Bundespolizei und DB Sicherheit, eigene Darstellung.

Eigentumsdelikte, so berichten Akteure vor Ort, seien am Frankfurter Hauptbahnhof häufig durch gemeinschaftliche Begehungsweisen von Gruppen oder „Teams“ gekennzeichnet, die koordiniert vorgehen, um Taschendiebstähle zu begehen (IDB_2, IDB_3, IH_3). Das Vorgehen gegen solche Gruppen wird als sehr schwierig empfunden, da sie unvermittelt auftauchen und auch wieder verschwinden können. Es wird von einigen als „Kampf gegen Windmühlen“ beschrieben (IDB_2). Als ein Lösungsansatz wird dabei eine verstärkte Präventionsarbeit gesehen, die die verschiedenen Bahnstationsnutzer*innen über die Begehungsweisen koordinierter Gruppen informiert und für mehr Aufmerksamkeit hinsichtlich der eigenen Wertgegenstände wirbt (ISP_1).

Bei den Betäubungsmitteldelikten ist die Belastung am Frankfurter Hauptbahnhof im Vergleich zu den anderen Bahnhöfen deutlich erhöht; von 2019 bis 2021 wurde dort durchweg im Schnitt mehr als ein Betäubungsmitteldelikt pro Tag erfasst, 2022 sank die Anzahl leicht auf 352. Dies muss vor dem Hintergrund der offenen Drogenszene am Frankfurter Hauptbahnhof gesehen werden, die bereits seit den 1970er Jahren besteht und Thema für Politik und Verwaltung ist. Die Stadt hat dabei einen drogenpolitischen Ansatz – den „Frankfurter Weg“ – entwickelt, der die vier Säulen Prävention, Beratung und Therapie, Harm Reduction (Schadensminderung) und Repression umfasst. Ziel ist es, gesundheits- und sozialpolitische Maßnahmen als Hilfe für Menschen mit öffentlichem Drogenkonsum auf der einen und repressive Maßnahmen, die sich gegen den Drogenhandel richten und die Bevölkerung vor dessen Folgen schützen, auf der anderen Seite in eine gute Balance zu bringen (Stadt Frankfurt am Main 2023). Den örtlichen Schwerpunkt der offenen Drogenszene, die sich in Frankfurt bis heute in einem gewissen Maß etabliert hat und toleriert wird, bilden das Bahnhofsviertel und die nahegelegene Taunusanlage. Monitoringstudien belegen unter anderem, dass aktuell ein besonders hoher Crack-Konsum prägend ist. Deutlich wird zudem, dass trotz des akzeptierenden Ansatzes im Bahnhofsviertel eine hohe Kontrollintensität zu verzeichnen ist: So gaben 76 % der im Jahr 2022 befragten Konsument*innen an, Hafterfahrung zu haben (Werse/Kamphausen 2023, 9).

Bei der DB Sicherheit handelt es sich in 61 % der erfassten Vorfälle um Hausrechtsverstöße, bei weiteren 25 % um Hausfriedensbrüche. Gefährliche oder störende Eingriffe machen 8 %, personenbezogene Delikte, Sachbeschädigung, Eigentumsdelikte und Umweltdelikte jeweils 3 % oder weniger der durch die DB Sicherheit dokumentierten Vorfälle aus.

Mitarbeitende des Sicherheitsdienstes beschreiben, dass es sich aus ihrer Sicht häufig um Personen aus der örtlichen Drogen- und Obdachlosenszene handelt, die gegen die Hausordnung verstoßen, etwa wenn sie im Bahnhof Drogen konsumieren oder schlafen, und die folglich des Bahnhofs verwiesen werden. Ziel dieses Vorgehens sei, die Unordnungsphänomene, die im Bahnhofsviertel den öffentlichen Raum prägen, so weit wie möglich aus dem Bahnhof herauszuhalten (ISP_4). Die Situation im Bahnhof wird dabei als durch das Umfeld geprägt wahrgenommen: Die Probleme des Viertels drohten, in den Bahnhof vorzudringen:

„Man trifft immer Drogenabhängige, Junkies, Obdachlose, Dealer ... rund um den Bahnhof an, und es kommt vom Bahnhof in das Bahnhofsviertel und vom Viertel in den Bahnhof wieder zurück“ (ISP_1).

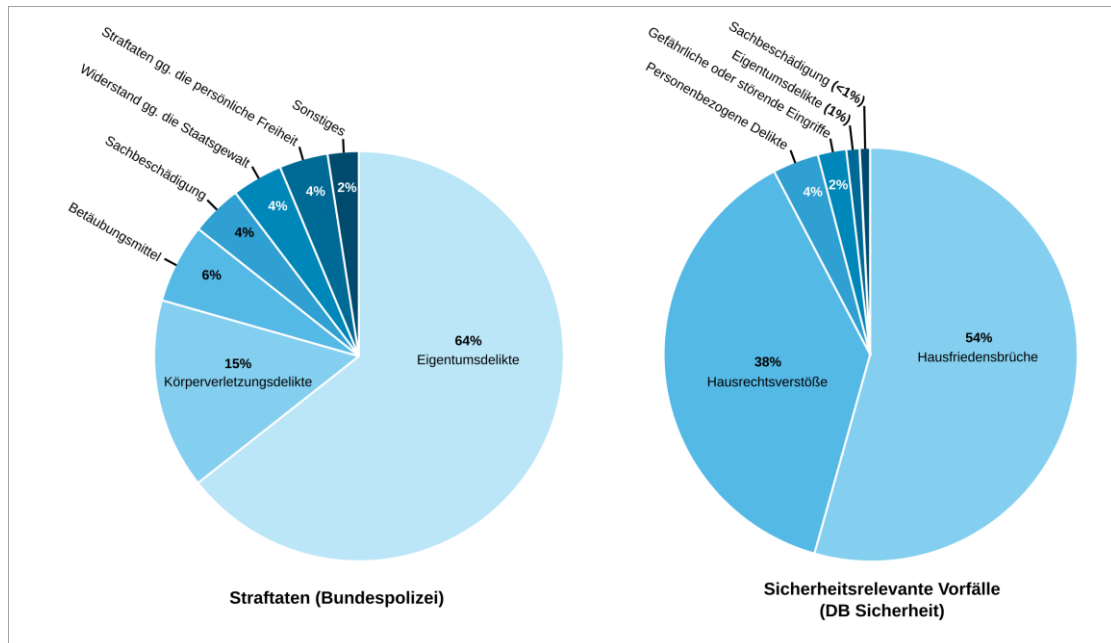
Wenn Personen wiederholt gegen die Hausordnung verstoßen, würden Mitarbeitende eine polizeiliche Anzeige erstatten. Das Erteilen von Hausverboten oder das Anzeigen von Hausfriedensbrüchen bleibe da jedoch häufig folgenlos, was bei Mitarbeitenden ein Gefühl von Resignation auslösen könne.

Menschen, die auf der Straße leben, soziale Hilfsangebote im Bahnhofsumfeld nutzen und mitunter auch Schlafplätze innerhalb des Bahnhofsgebäudes suchen, blicken anders auf das Thema der Hausrechtsverstöße. So erläutert ein Gast einer Hilfseinrichtung, dass er sich beim Aufenthalt im Bahnhof sehr rücksichtsvoll verhalte, etwa darauf achte, niemanden zu stören, keinen Müll zurückzulassen etc. Durch die Sicherheitsdienste fühle er sich „wie Dreck“ behandelt. Er werde etwa häufig aus dem Schlaf gerissen, müsse dann weichen und sich einen anderen Platz suchen. Er wünscht sich einen verständnisvolleren Umgang, mehr Flexibilität bei der Umsetzung der Hausordnung und ein kompromissorientiertes Vorgehen, das die Bedarfe von Menschen, die auf der Straße leben, stärker einbezieht (IHG_18).

6.2.2 Hamburger Hauptbahnhof

Die Bundespolizei erfasst am Hamburger Hauptbahnhof mit 64 % den größten Anteil an Eigentumsdelikten. Körperverletzungen machen 15 % der erfassten Taten aus, Betäubungsmitteldelikte 6 %. Der Anteil von Sachbeschädigungen, Widerstand gegen die Staatsgewalt, Straftaten gegen die persönliche Freiheit und anderer Delikte liegt bei 4 % oder darunter.

Abbildung 14: Deliktische Verteilung sicherheitsrelevanter Straftaten 2019 – 2022 und Vorfälle 2020 – 2022 bezogen auf den Hamburger Hauptbahnhof



Quelle: Daten der Bundespolizei und der DB Sicherheit, eigene Darstellung.

Mehrere Befragte aus Hamburg wiesen darauf hin, dass am Bahnhof und in dessen Umfeld immer wieder auch Menschen, die wohnungs- oder obdachlos sind und dort Hilfsangebote nutzen, von Eigentumsdelikten betroffen sind. Ein Mitarbeiter einer Hilfseinrichtung beschrieb, dass er unter den auf der Straße lebenden Menschen auch eine Gruppe beobachte, die einen hohen Suchtmittelkonsum zeigten, auf Grund ihrer Herkunft jedoch keinen Anspruch auf Unterstützungsleistungen hätten. Bei ihnen bestehe ein hoher Druck, an Geld zu kommen, gleichzeitig stünden ihnen jedoch kaum legale Wege offen, dies zu bewältigen. Er vermute, dass Menschen in einer solchen Situation auch andere auf der Straße lebende Menschen bestehlen (IH_4). Ein Gast einer Hamburger Hilfseinrichtung beschrieb, dass er beim Übernachten im öffentlichen Raum und in Notunterkünften schon mehrfach bestohlen worden sei und daher inzwischen verschiedene Strategien entwickelt habe, wie er seine Wertgegenstände verstecken und vor Diebstahl schützen kann (IHG_28).

Bei den Betäubungsmitteldelikten war zuletzt eine deutliche Zunahme verzeichnet worden: 2020 waren es 112 Taten, 2021 bereits 155 (+38 %), 2022 dann 225 Delikte (+45 %). Diese Anstiege in der Erfassung sind vermutlich auf eine erhöhte Kontrolltätigkeit der Polizei zurückzuführen – die Bestreifung des Hauptbahnhofs war zuletzt, nach öffentlichen Diskussionen um die Sicherheit im Bahnhof, intensiviert worden.

Bei der Statistik der DB Sicherheit zu erfassten sicherheitsrelevanten Vorfällen am Hamburger Hauptbahnhof zeigt sich die im Vergleich stärkste Konzentration auf das Hausrecht im engeren Sinne: 45 % der bearbeiteten Vorfälle betreffen Hausfriedensbruch, 38 % weitere Hausrechtsverstöße. Personenbezogene Delikte machen 4 %, gefährliche oder störende Eingriffe, Eigentumsdelikte, Sachbeschädigung und Umweltdelikte jeweils nur geringe Anteile der erfassten Vorfälle aus.

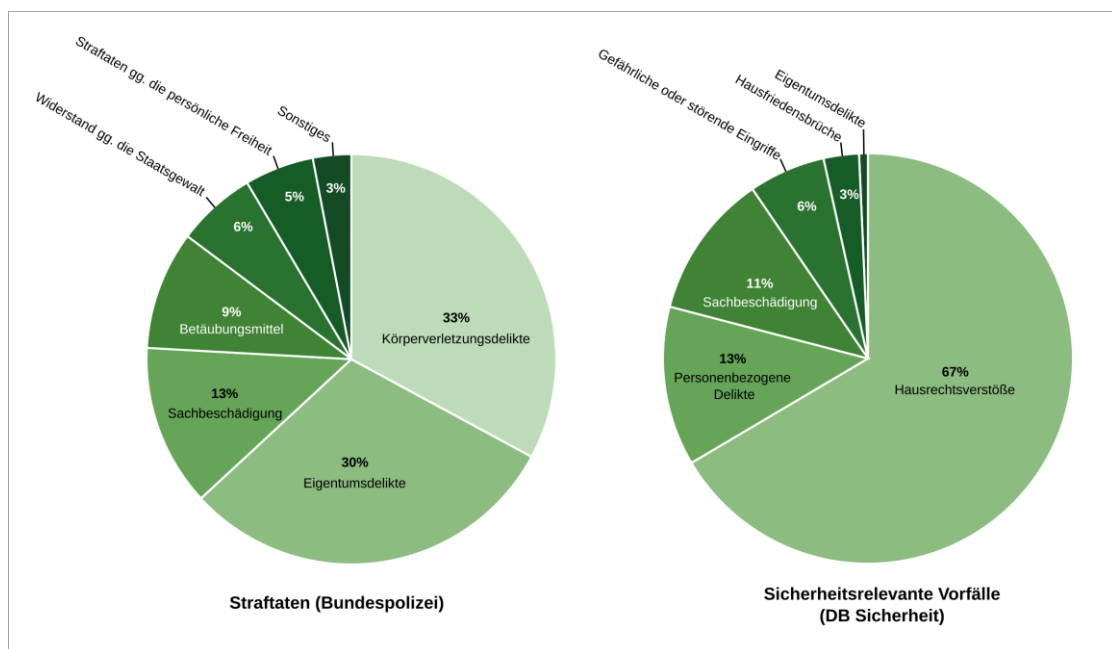
Auch der sehr hohe Anteil an bearbeiteten Hausfriedensbrüchen deutet auf eine hohe Kontrollintensität am Hamburger Hauptbahnhof hin. Kommen verweilende Menschen der Aufforderung, den Bahnhof zu verlassen, nicht nach, oder verstoßen sie gegen ein ausgesprochenes Hausverbot, kann der Tatbestand des Hausfriedensbruchs erfüllt sein.

In den Interviews mit Mitarbeiter*innen vor Ort wurde in Hamburg zudem mehrfach auch eine Thematik mit gefährlichen oder störenden Eingriffen in den Bahnverkehr geschildert. In der Vergangenheit sei es insbesondere im Umfeld der Einrichtung Drob Inn, die nah an einer Gleisanlage liegt, immer wieder dazu gekommen, dass Personen von dem Vorplatz der Einrichtung aus Absperrungen überwunden und Gleisanlagen betreten haben. Auch seien Gegenstände auf die Gleisanlagen geworfen worden. Dies habe zu Polizeieinsätzen und damit einhergehenden Zugverspätungen und Streckensperrungen geführt. An der Örtlichkeit ist der bauliche Schutz der Gleisanlagen inzwischen deutlich verstärkt worden, sodass es dort mittlerweile zu weniger Störungen kommt (ISP_8; ISP_9).

6.2.3 Berliner Ostbahnhof

Die deliktische Verteilung der erfassten sicherheitsrelevanten Straftaten zeigt, dass am Ostbahnhof – anders als an den Hauptbahnhöfen in Frankfurt und Hamburg – Körperverletzungsdelikte mit 33 % den größten einzelnen Anteil ausmachen. Eigentumsdelikte folgen erst an zweiter Stelle (30 %), an dritter Stelle Sachbeschädigungen (13 %), erst an vierter Stelle Betäubungsmitteldelikte (9 %). Widerstand gegen die Staatsgewalt macht 6 %, Straftaten gegen die persönliche Freiheit machen 5 % und Sonstige 3 % aus.

Abbildung 15 Deliktische Verteilung sicherheitsrelevanter Straftaten 2019 – 2022 und Vorfälle 2020 – 2022 bezogen auf den Berliner Ostbahnhof



Quelle: Daten der Bundespolizei und der DB Sicherheit, eigene Darstellung.

Akteure vor Ort führen viele Schwierigkeiten am Ostbahnhof, auch die im Vergleich mit anderen Bahnhöfen auffällige Belastung mit Körperverletzungsdelikten, auf den hohen Alkoholkonsum zurück. Das Publikum der umliegenden Clubs und Veranstaltungsorte, das den Bahnhof nutzt, die vor Ort etablierte Trinkerszene, der Verkauf alkoholischer Getränke durch die Geschäfte im Bahnhof seien Faktoren, die Auseinandersetzungen vor Ort begünstigten. Saisonal und tageszeitlich bedingt komme es so zu Häufungen von Tätlichkeiten:

„Gerade im Sommer wird es wirklich sehr doll. Also da haben wir sehr viele Einsätze, auch kleinere, viele Auseinandersetzungen. Und gerade am Abend, wenn die Dämmerung eintritt, auch extrem viele Sachbeschädigungen“ (ISP_16).

Der Umgang mit stark alkoholisierten Personen sei für die Sicherheitskräfte dabei schwierig. Platzverweise würden häufig nicht befolgt, Hilfseinrichtungen würden die Aufnahme ablehnen,

und eine polizeiliche Ingewahrsamnahme zur Ausnüchterung sei an hohe Bedingungen geknüpft und binde viele Ressourcen des Reviers (ISP_13, ISP_14).

Am Ostbahnhof stellen mehrere Akteure einvernehmlich heraus, dass der Konsum von harten Drogen dort eine weniger prominente Rolle spielt. Im Rahmen der polizeilichen Arbeit würden zwar auch Drogendelikte erfasst, zumeist sei dies unerlaubter BTM-Besitz, dies sei jedoch kein Schwerpunkt der Einsatztätigkeit (ISP_16). Auch Vertreter*innen sozialer Einrichtungen geben an, dass der Konsum harter und illegaler Drogen bei ihren Gästen weniger auffällig sei als ein häufig starker Alkoholkonsum (IH_8, IH_9).

In der Statistik der DB Sicherheit zum Ostbahnhof machen Hausrechtsverstöße 66 % der erfassten sicherheitsrelevanten Vorfälle aus, gefolgt von personenbezogenen Delikten (13 %) und Sachbeschädigungen (11 %). 6 % sind gefährliche oder störende Eingriffe 3 % Hausfriedensbruch, Eigentums- und Umweltdelikte werden nur sehr selten bearbeitet.

Am Ostbahnhof berichten sowohl Einsatzkräfte von Bundespolizei und DB Sicherheit als auch Vertreter*innen der DB, von Gewerben und sozialen Einrichtungen von einer angespannten Situation im Untergeschoss, wo von einem Vorraum aus die Verkaufsräume von zwei Supermärkten sowie einem Drogeriemarkt betreten werden können. Der Vorraum ist einerseits aus der Haupthalle des Bahnhofs zugänglich, von wo aus Rolltreppen ins Untergeschoss führen; andererseits besteht ein Zugang vom Parkdeck her, das sich unterhalb des Vorplatzes der Haupthalle befindet und frei zugänglich ist.

Insbesondere am Wochenende komme es dort häufig zu Konflikten:

„Also Sonntag ist bei uns immer mit der aktionsreichste Tag, nenne ich es mal, weil sich vor den Pfandautomaten Schlangen von randständigen Personen bilden. Und das ist einfach sehr, sehr großes Konfliktpotenzial. ... Also es gibt wirklich Tage, da hat man das Gefühl, man ist nur dazu da, die Obdachlosen in Schach zu halten (ISP_16)“.

Polizei und Sicherheitsdienste würden häufig gerufen, um die Situation zu befrieden. Die betroffenen Geschäfte entwickeln bereits Strategien im Umgang mit dieser Situation. Einige geben etwa an, dass sie hochprozentige Alkoholika nicht mehr im Kassenbereich anbieten, sondern nur noch auf Anfrage herausgeben. Zudem haben sie vermehrt eigenes Sicherheitspersonal engagiert, um besonders in den Abendstunden mit den häufig alkoholisierten Kund*innen umzugehen (IGT_17).

6.3 GEWALT GEGEN OBDACHLOSE UND MITARBEITENDE

Wiederkehrende Themen in den Befragungen waren zudem eine allgemein gestiegene Aggressivität, Gewalt gegen obdachlose Menschen sowie gegen Mitarbeitende von Bahn, Polizeien oder Sicherheitsdiensten. Zu diesen Phänomenen konnten für die Studie keine quantitativen Daten ausgewertet werden, auf Grundlage der Interviews kann jedoch aufgezeigt werden, wie die Betroffenen und die Akteure vor Ort auf sie blicken.

Menschen, die auf der Straße leben, haben deutlich weniger Möglichkeiten, sich vor Sicherheitsrisiken zu schützen. Im öffentlichen Raum sind sie, insbesondere während sie schlafen, nahenden Gefahren zumeist schutzlos ausgeliefert. Mehrere der interviewten Gäste von Hilfsreinrichtungen an den Bahnhöfen berichteten davon, dass sie selbst schon von Eigentumsdelikten oder auch Körperverletzungen betroffen gewesen waren oder dass Freund*innen und Bekannte von ihnen betroffen waren (IHG_1, IHG_7, IHG_14, IHG_28, IHG_30, IHG_32).

Ein Streetworker beschreibt dieses Risiko für seine Zielgruppe so:

„Für obdachlose Menschen selber gibt es ein klares Sicherheitsrisiko. Die sind erst mal ungeschützt. Also die haben immer ein Sicherheitsrisiko. Und es kommt durchaus auch vor, dass jetzt gerade an Silvester oder so, wenn die da draußen irgendwie unter der Brücke

liegen, dass irgendwelche Betrunkenen vorbeikommen und mal sich einen Scherz erlauben und da einen Chinaböller oder einen Kanonenschlag Richtung obdachlose Menschen schmeißen. Ansonsten gibt es natürlich auch mal Reibereien untereinander. Also wenn obdachlose Menschen irgendwie mit Körperverletzungen zu tun haben, liegt es meistens daran, dass der eine Obdachlose dem anderen Obdachlosen eins auf die Mütze haut. Also Außenstehende sind da erst mal nicht betroffen“ (IH_9).

Zudem richtet sich auch vorurteilsmotivierte Gewalt gegen obdachlose Menschen. Einige der befragten Gäste von Hilfseinrichtungen berichteten sehr deutlich darüber, offen Abwertung und Diskriminierung erfahren zu haben und offen mit Gewalt konfrontiert zu sein, die sich gezielt gegen sie richtet und durch eine sozialdarwinistische Ideologie legitimiert ist.

Mehrfach berichteten Vertreter*innen der Bundespolizei von Fällen obdachlosenfeindlicher Gewalt am Bahnhof oder in dessen Umfeld. So wurde ein Vorfall beschrieben, bei dem Bundespolizist*innen über Videotechnik beobachteten, wie eine Gruppe von Menschen am Berliner Ostbahnhof auf eine hilflose obdachlose Person einschlugen (ISP_13). Auch Vollzugsbeamt*innen aus Frankfurt berichteten, dass es dort am Bahnhof bereits ähnliche Übergriffe gegeben habe, so wird von einem körperlichen Angriff gegen eine obdachlose Person aus einer Gruppe heraus sowie über einen Brandanschlag auf eine auf der Straße lebende Person berichtet (ISP_1).

Wie insgesamt im Phänomenbereich gruppenbezogene Gewalt ist auch bei Übergriffen gegen Obdachlose davon auszugehen, dass diese nur selten polizeilich angezeigt und erfasst werden. Betroffene haben häufig Sorge, durch die Polizei nicht ernstgenommen zu werden, und selbst wenn eine Anzeige erstattet wird, wird die Vorurteils motivation nicht immer erfasst (Gerull 2021; Geschke 2021; Pollich 2017).

Beschrieben wurden weiterhin eine zuletzt spürbar angestiegene Aggressivität sowie ein insgesamt rauere Ton, der an den Bahnhöfen wahrnehmbar sei. Dies wird jedoch nicht ursächlich am Bahnhof, sondern als Teil einer gesamtgesellschaftlichen Entwicklung verortet:

*„Was mir persönlich aufgefallen ist und mir auch die Kolleg*innen bestätigen, ist, dass die Täter immer jünger werden und dass die Täter gewaltsamer werden. Also dass auch viel schneller noch als früher ein gefährlicher Gegenstand wie ein Messer im Spiel ist. Also das ist auf jeden Fall eine Entwicklung, die wir festgestellt haben hier: Täter werden jünger und aggressiver und gefährlicher. Die Leute von der DB erzählen, dass so eine Grundaggressivität im Bahnhof sich total gesteigert hätte und dass vor allem Reisende sich gegenüber der Bahn viel Straftaten und mit Angriffen äußern. Das würde ich auch bestätigen. Das ist aber, glaube ich, eine gesamtgesellschaftliche Entwicklung“ (ISP_1).*

Von dieser Entwicklung seien besonders die Mitarbeiter*innen der DB betroffen, die etwa an den Informationsschaltern im direkten Kundenkontakt stehen und dort mit einem deutlich raueren Ton, aber auch Anfeindungen und Übergriffen konfrontiert seien (IDB_1). Mitarbeiter*innen berichten ebenfalls davon, dass es in ihren Schichten mehrfach auch zu Angriffen auf Mitarbeiter*innen komme, die dokumentiert und in den Dienstbesprechungen thematisiert werden, um Vorsichtsmaßnahmen zu besprechen und zu treffen (ISP_15).

Zudem berichten etwa Vollzugsbeamt*innen der Bundespolizei darüber, dass Kolleg*innen im Dienst am Bahnhof wiederholt bespuckt würden. Da dies häufiger vorkomme, werde den Einsatzkräften inzwischen Schutzmaterial wie Spuckschutzhauben zur Verfügung gestellt (ISP_7).

Im Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen vor Ort spielt nicht zuletzt auch die Frage der Bewaffnung von Bahnhofs nutzenden eine Rolle.

„Jetzt am Wochenende gab es ja auch diese besondere Verfügung, dass gar nichts mitgeführt werden durfte, auch kein Pfefferspray. Ich persönlich finde das gut, das hat am Bahnhof nichts zu suchen, damit sollten Leute nicht rumlaufen. Es stellt eine Gefahr für alle da, weil wenn einer sagt okay, ich nehme das jetzt zur Selbstverteidigung mit, dann sagen andere

das auch. Dann spricht es sich rum. Man hat ja jetzt gesehen, wie viele Messer von der Bundespolizei beschlagnahmt wurden“ (ISP_15).

Die hier genannten Phänomenbereiche wurden also wiederholt in den Interviews mit Akteuren vor Ort angesprochen und problematisiert, sie konnten im Rahmen der vorliegenden Studie jedoch nicht eingehender untersucht werden. Weitere Forschung dazu wäre wünschenswert, um Ausmaß und Folgen besser einschätzen und geeignete Präventions- und Interventionsmaßnahmen entwickeln zu können.

6.4 ZWISCHENFAZIT

Die Analyse der Einsatzstatistiken von Bundespolizei und DB Sicherheit sowie über Interviews gewonnene Einschätzungen zur Sicherheitslage an den Bahnhöfen zeigen ein komplexes Bild. Bahnhofsübergreifend ist nach dem Ende der durch die Corona-Pandemie bedingten Mobilitäts-einschränkungen ein Anstieg bei Straftaten und sicherheitsrelevanten Vorfällen zu erkennen. In der polizeilichen Erfassung stehen dabei Eigentumsdelikte im Vordergrund, sie machen insgesamt 60 % der registrierten Straftaten aus. Körperverletzungs- oder Betäubungsmitteldelikte werden deutlich seltener erfasst, die Tendenz war dabei aber zuletzt steigend. Die DB Sicherheit bearbeitet ganz überwiegend Hausrechtsverstöße und Hausfriedensbrüche, seltener sind etwa Sachbeschädigungen oder gefährliche oder störende Eingriffe in den Bahnbetrieb. Angesichts der hohen Anzahl von Personen, die die Bahnhöfe nutzen, bleibt das individuelle Risiko, dort von Straftaten oder sicherheitsrelevanten Vorfällen betroffen zu sein, jedoch relativ gering – und die Bahnhöfe werden dementsprechend auch überwiegend als eher sicher wahrgenommen.

Zwischen den drei untersuchten Bahnhöfen gibt es in Bezug auf die Häufigkeit von Vorfällen sowie die Schwerpunkte des Einsatzgeschehens einige Unterschiede. Am Frankfurter Hauptbahnhof werden bei den Eigentumsdelikten Trickdiebstähle als prägend beschrieben, die auch durch organisierte Teams begangen werden. Zudem werden dort mehr Betäubungsmitteldelikte bearbeitet, was auf die Nähe zu einer relativ großen offenen Drogenszene im Bahnhofsviertel zurückgeführt wird. Am Hamburger Hauptbahnhof sind fast zwei Drittel der erfassten Straftaten Eigentumsdelikte, darunter Taschen- und Ladendiebstahl. Hier berichteten auch viele obdachlose Personen davon, dass sie selbst schon bestohlen worden waren. Eine zuletzt deutlich erhöhte Präsenz von Polizei und Sicherheitsdiensten findet dort ein geteiltes Echo: Ein Teil der Befragten begrüßt sie, ein anderer Teil sieht sie skeptisch und befürchtet eine Verdrängung marginalisierter Nutzer*innen. Am Ostbahnhof ist der Anteil der Körperverletzungsdelikte höher, es wird von vielen Auseinandersetzungen berichtet, die in der Mehrzahl auf einen hohen Alkoholkonsum zurückgeführt werden. Bundespolizei und Sicherheitsdienste berichten hier, dass sie besonders in den Abendstunden und am Wochenende Konflikte befrieden, die sich häufig im Untergeschoss des Bahnhofsgebäudes abspielen.

Weitere Themen, die die Akteure vor Ort beschäftigen, sind wahrgenommene Zunahmen der Aggressivität und Bewaffnung von Bahnhofsnutzenden sowie zielgerichtete Gewalttaten gegen Obdachlose auf der einen und Mitarbeitende von DB, Polizei und anderen Einrichtungen auf der anderen Seite. Zu diesen Themenfeldern wären weitere Untersuchungen, insbesondere Dunkelfeldbefragungen, sinnvoll, um Ausmaß, Auswirkungen und Interventionsmöglichkeiten besser greifen zu können.

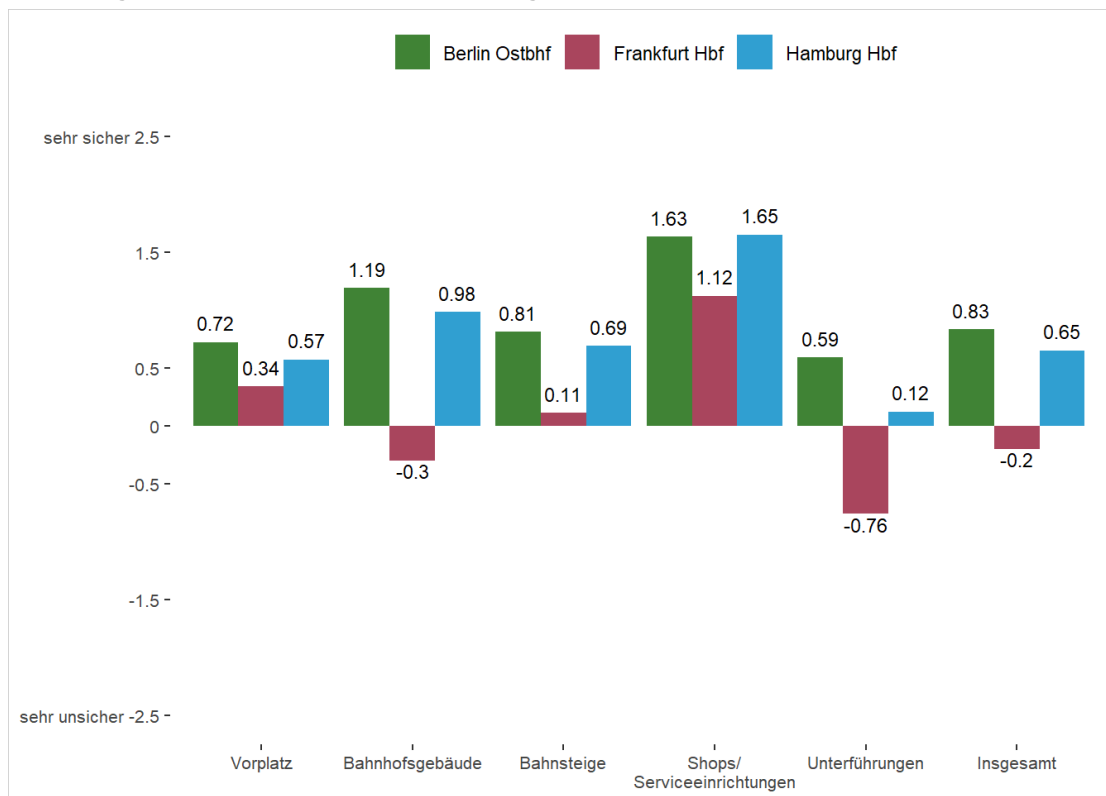
7 SICHERHEITSEMPFINDEN UND -PRODUKTION AUS SICHT DER BAHNHOFSNUTZENDEN

Ob sich Menschen an Bahnhöfen sicher oder eher unsicher fühlen, ist nicht allein Produkt der „objektiven“ Sicherheitslage, d.h. der Zahl an registrierten Straftaten und sicherheitsrelevanten Vorfällen (siehe Kapitel 6). Vielmehr wird das subjektive Sicherheitsempfinden von einer Vielzahl an individuellen, gesellschaftlichen und baulichen Faktoren bestimmt (siehe auch Kapitel 2). Dementsprechend muss das Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen multiperspektivisch betrachtet werden. Perspektiven auf den Bahnhof sind wiederum maßgeblich von den unterschiedlichen Nutzungsmustern geprägt. Über das Reisen hinaus werden Bahnhöfe für die unterschiedlichsten Zwecke genutzt; beispielsweise kaufen Menschen dort ein, gehen einer Erwerbstätigkeit nach oder suchen Schutz vor Witterung (siehe Kapitel 5). Dieses Kapitel nimmt daher einerseits Passant*innen in den Blick, deren primäre Tätigkeit am Bahnhof das Reisen ist. Andererseits liegt der Fokus auch auf Gewerbetreibenden, welche am Bahnhof einer Erwerbstätigkeit nachgehen, sowie Gästen von Bahnhofsmissionen und anderen Hilfeinrichtungen im Bahnhofsumfeld, welche den Bahnhof aufsuchen, weil sie dort Hilfe bekommen. Gleichzeitig geht diese Personengruppe am Bahnhof manchmal auch anderen Tätigkeiten nach, wie z.B. Betteln, Flaschensammeln oder Ausruhen, welche teilweise gegen das Hausrecht verstoßen und teilweise als befremdlich, störend oder gar bedrohlich wahrgenommen werden.

Dieses Kapitel fragt daher danach, welche Orte, Phänomene und Tätigkeiten mit Unsicherheitsgefühlen einhergehen. Dabei wird auch auf unterschiedliche Perspektiven der verschiedenen Bahnhofsnutzer*innen Bezug genommen, sowohl hinsichtlich ihres Sicherheitsempfindens als auch ihrer Erfahrungen mit und Vorstellungen von Sicherheitsproduktion. Dabei ist zu beachten, dass die verschiedenen Gruppen nicht trennscharf sind. Gewerbetreibende und Gäste von Hilfeinrichtungen sind oft ebenfalls Reisende, gleichzeitig suchen Passant*innen und Gewerbetreibende mitunter auch Bahnhofsmissionen auf. Darüber hinaus sind die verschiedenen Gruppen keineswegs homogen. Vielmehr können Individuen trotz ähnlicher Nutzungsmuster ganz unterschiedliche Erfahrungen und Sichtweisen aufweisen. Wo immer dies möglich ist, wird versucht auf diese Unterschiede innerhalb der Gruppen einzugehen.

7.1 UNSICHERHEIT AUSLÖSENDE ORTE UND PHÄNOMENE

Der Bahnhof wird in öffentlichen Diskursen oft als ein in sich geschlossener Ort betrachtet, allerdings ergeben sich bei genauerem Hinschauen größere Unterschiede in Bezug auf das Sicherheitsempfinden an spezifischen Orten im und am Bahnhof. Die Bahnhofsbefragung zeigt, dass sich Befragte über die drei Standorte hinweg in Unterführungen am unsichersten fühlen, wohingegen Shops und Serviceeinrichtungen als relativ sicher eingeschätzt werden. Vorplätze, Bahnsteige und das Bahnhofsgebäude selbst liegen, was die empfundene Sicherheit betrifft, jeweils zwischen Unterführungen und gewerblichen Räumen. Im Schnitt fühlen sich Befragte am Frankfurter Hauptbahnhof über alle abgefragten Orte hinweg unsicherer als am Berliner Ostbahnhof und am Hamburger Hauptbahnhof, was sich auch in einem niedrigeren Sicherheitsgefühl am Bahnhof insgesamt widerspiegelt.

Abbildung 16: Durchschnittliche Sicherheitsgefühle an verschiedenen Orten im Bahnhof

Quelle: Bahnhofsbefragung, eigene Darstellung.

Die Interviews mit Gewerbetreibenden liefern Hinweise auf weitere als unsicher wahrgenommene Orte. Dazu zählen insbesondere Parkhäuser am Frankfurter Hauptbahnhof (IGT_5, IGT_8) und am Berliner Ostbahnhof (IGT_15, IGT_17) sowie schwer einsehbare oder wenig frequentierte Orte wie beispielsweise Schließfachanlagen (IDB_2, ISP_1) und durch Bauzäune abgetrennte Ecken in Frankfurt (IGT_2, IGT_6).

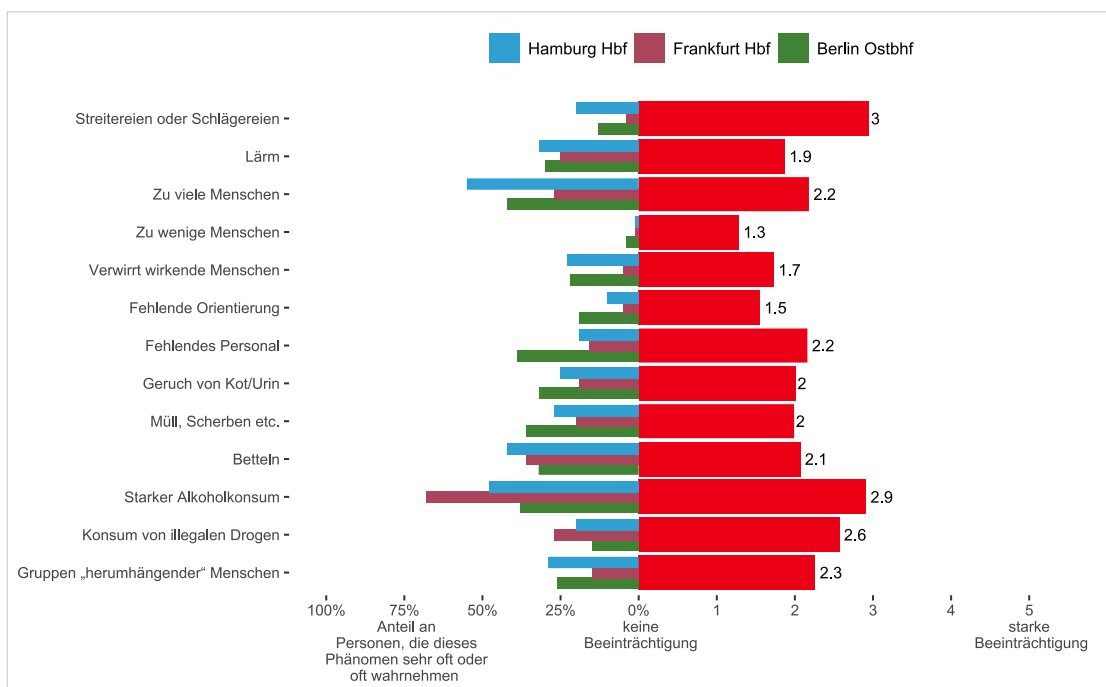
Dass Shops und Serviceeinrichtungen häufig als sicherer wahrgenommen werden als viele andere Orte im Bahnhof, bestätigen auch die Interviews mit Gewerbetreibenden. So beschreibt eine Angestellte einer Confiserie, dass viele Kund*innen zu ihnen kämen, weil sie sich dort sicher fühlen oder in Ruhe telefonieren wollen (IGT_3). Auch Beschäftigte selbst berichten, dass sie sich an ihren Arbeitsstätten tendenziell sicherer fühlen als an Durchgangsorten im Bahnhof (IGT_3, IGT_5) und dass insbesondere An- und Abreise mit Unsicherheit behaftet sind (IGT_9, IGT_8, IGT_24).

Die Vermutung liegt nahe, dass Unterschiede im Sicherheitsempfinden auf unterschiedliche Nutzungsmuster zurückzuführen sind. Beispielsweise laden Shops und Serviceeinrichtungen ausschließlich zahlungskräftige Menschen zum Verweilen ein, während frei zugängliche Unterführungen von diversen Personengruppen sowohl für den reinen Transit als auch als Wetterchutz oder Rückzugsraum genutzt werden können (siehe Kapitel 5). Damit stellt sich die Frage, welche Nutzungsmuster und damit möglicherweise einhergehenden Phänomene als bedrohlich wahrgenommen werden.

In der standardisierten Befragung wurden Passant*innen an allen drei Bahnhöfen gefragt, wie häufig sie bestimmte Phänomene wahrnehmen und wie stark diese Phänomene ihr Sicherheitsempfinden beeinträchtigen. Der Anteil der Befragten, die ein Phänomen oft oder sehr oft wahrnehmen, ist in jeweils für die drei Bahnhöfe dargestellt. Die roten Balken zeigen, gemittelt über die drei Bahnhöfe, wie stark die jeweiligen Phänomene als Beeinträchtigung für das Sicherheitsempfinden gewertet werden.

Im Schnitt wird das Sicherheitsempfinden von Passant*innen insbesondere von Streitereien oder Schlägereien sowie von starkem Alkoholkonsum beeinträchtigt. Während Streitereien oder Schlägereien standortübergreifend von vergleichsweise wenigen Befragten oft oder sehr oft beobachtet werden, fallen bei starkem Alkoholkonsum eine durchschnittlich relativ starke Beeinträchtigung des Sicherheitsempfindens und eine – an allen drei Standorten – gehäufte Wahrnehmung des Phänomens zusammen. Am Frankfurter Hauptbahnhof nimmt mehr als jede dritte Person starken Alkoholkonsum oft oder sehr oft wahr; im Vergleich dazu wird dies am Hamburger Hauptbahnhof sowie am Berliner Ostbahnhof etwas seltener beobachtet, dennoch gehört starker Alkoholkonsum zu den Phänomenen, die am häufigsten sehr oft oder oft beobachtet werden (Hamburger Hauptbahnhof: 46 %; Berliner Ostbahnhof: 35 %). Darüber hinaus wird auch der Konsum von illegalen Drogen als Beeinträchtigung für das Sicherheitsempfinden wahrgenommen, wobei dieser in Frankfurt von einem größeren Anteil der Befragten oft oder sehr oft wahrgenommen (27 %) wird als am Ostbahnhof (16 %) oder am Hamburger Hauptbahnhof (19 %).

Abbildung 17: Häufigkeit der Wahrnehmung von Unordnungsphänomenen an den drei Bahnhöfen (linke Spalte) sowie die durchschnittlich wahrgenommene Beeinträchtigung des Sicherheitsempfindens durch die Unordnungsphänomene (rechte Spalte)



Quelle: Bahnhofsbefragung, eigene Darstellung.

Befragte, die angaben, dass sie sich von „herumhängenden“ Menschen in ihrem Sicherheitsempfinden beeinträchtigt fühlen, wurden zusätzlich gefragt, an welche Menschen sie dabei denken und warum sie sich von ihnen bedroht fühlen. Insgesamt machte von insgesamt 185 Personen, die sich von „herumhängenden“ Menschen tendenziell beeinträchtigt fühlen, jede dritte Person über ein Freitextfeld nähere Angaben dazu. Dabei fällt auf, dass bestimmte Phänomene, wie Alkoholkonsum (31 Nennungen), Drogenkonsum (20 Nennungen) und Lautstärke (5 Nennungen), nochmals aufgegriffen werden. Darüber hinaus werden bedrohlichen, „herumhängenden“ Menschen die Merkmale junges Alter (37 Nennungen), Obdach-/Wohnungslosigkeit (36 Nennungen), Migrationshintergrund (23 Nennungen), Arbeitslosigkeit (10 Nennungen) und männliches Geschlecht (9 Nennungen) zugeschrieben. Die wahrgenommene Gefährlichkeit von Personengruppen fällt dabei keineswegs immer mit einer objektiv höheren Kriminalität zusammen. So begehen wohnungslose, obdachlose oder arbeitslose Menschen nicht überdurchschnittlich viele Straftaten, werden aber von anderen als gefährlich wahrgenommen. Interessanterweise gibt es bei den Begründungen, warum diese Menschen als Bedrohung

wahrgenommen werden, über die verschiedenen Zuschreibungen hinweg sehr starke Überschneidungen: Ein zentrales Thema ist die Wahrnehmung einer aggressiven Stimmung z.B. aufgrund von Pöbeleien oder Beleidigungen. Darüber hinaus wird eine wahrgenommene Unberechenbarkeit häufig als ausschlaggebend für Unsicherheitsgefühle angeführt. Beide Faktoren werden dabei oft mit Alkohol- oder Drogenkonsum in Verbindung gebracht.

Die besondere Relevanz, welche die Wahrnehmung von Streitereien und Schlägereien sowie von Drogen- und Alkoholkonsum für das Sicherheitsempfinden hat, zeigt sich auch dadurch, dass die Wahrnehmung dieser Phänomene relativ stark mit dem Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen zusammenhängt. Wer am Bahnhof häufiger Streitereien oder Schlägereien wahrnimmt, fühlt sich dort tendenziell auch insgesamt unsicherer. In einem etwas geringeren Ausmaß gilt dies ebenso für Drogen- und Alkoholkonsum. Die Wahrnehmung anderer Phänomene geht dagegen nur mit einem leicht verminderten Sicherheitsempfinden einher (Gruppen „herumhängender“ Menschen, Betteln, fehlendes Personal, fehlende Orientierung, zu wenige oder zu viele Menschen, Lärm) oder steht in keinem Zusammenhang mit dem Sicherheitsempfinden (Urin- oder Kotgeruch, Müll, verwirrte Menschen).

Auch für Gäste von Bahnhofsmissionen und anderen Hilfeinrichtungen ist die Beeinträchtigung des Sicherheitsempfindens durch Drogen und Alkohol konsumierende Menschen ein zentrales, wiederkehrendes Thema. Neben Abgrenzungstendenzen unter den Gästen der Hilfsorganisationen von Drogen oder auch Alkohol konsumierenden Menschen (IHG_9, IHG_12, IHG_25, IHG_28), empfinden Gäste mitunter auch ein starkes Gefühl der Bedrohung, welches von suchtkranken Menschen ausgeht (IHG_11, IHG_25, IHG_30, IHG_32). Ähnlich wie bei den Passant*innen, ist für das Unsicherheitsgefühl oft eine empfundene Unberechenbarkeit ausschlaggebend:

„Ich fühl mich schon sicher, weil da achtet jeder auf den anderen ein bisschen. Also es gibt natürlich auch Ausnahmen, die versuchen hier was abzugreifen. Aber die erkennt man meistens schon mit dem bloßen Auge. Und von den Leuten tu ich mich fernhalten. Vom Sehen und Hören kennt man die komischsten Gestalten so gut wie alle. Die wollen nur hier ihr Geld haben für ihre Drogen oder für Alkohol. ... Und wenn man sich von denen fernhält, passiert auch nichts. Aber wenn man sich da nicht distanziert, dann muss man Angst um sein Leben haben. Weil, wenn Leute in der Drogensucht sind, dann weißt du nie, was die tun“ (IHG_25).

„Wenn die Leute nichts zum Rauchen oder nichts zum Spritzen haben, dann werden sie schon aggressiv. Und dann werden die auch in der Tat unberechenbar. Es gibt hier, also was ich mittlerweile mitbekommen habe, sehr viele psychisch kranke Menschen und die sind tatsächlich auch unberechenbar“ (IHG_11).

Schließlich benennen auch Gewerbetreibende den Konsum von Alkohol und Drogen im öffentlichen Raum als großes Problem (IGT_1, IGT_6, IGT_8, IGT_19). Darüber hinaus gibt es Phänomene, die für Gewerbetreibende einen höheren Stellenwert einnehmen als für Passant*innen und Gäste von Hilfeinrichtungen. Dazu gehört zum einen (aggressives) Betteln, welches Gewerbetreibende häufig beobachten und ihrer Wahrnehmung nach zu Unbehagen bis hin zu Unsicherheitsempfinden führe (IGT_2, IGT_3, IGT_5, IDB_4, IDB_6). Dabei wird Berichten zufolge mitunter auch die Schwelle zur Nötigung überschritten (IHG_12, IDB_4). Außerdem sind Exkrementen in öffentlichen Bereichen und die damit einhergehende Geruchsbelästigung in den Gesprächen mit Gewerbetreibenden ein sehr salientes Thema, welches meist zwar nicht direkt als sicherheitsrelevant, zumindest aber als sehr störend bzw. „nicht schön“ eingestuft wird (IGT_2, IGT_3, IGT_5, IGT_6, IGT_24, ISP_13, ISP_15).

„Die Leute, die urinieren hier, die machen das große Geschäft einfach in freier Natur. Das ist ja nicht schön anzusehen, weder für Passanten noch für Mitarbeiter noch für Bahnhofsreisende“ (IGT_5).

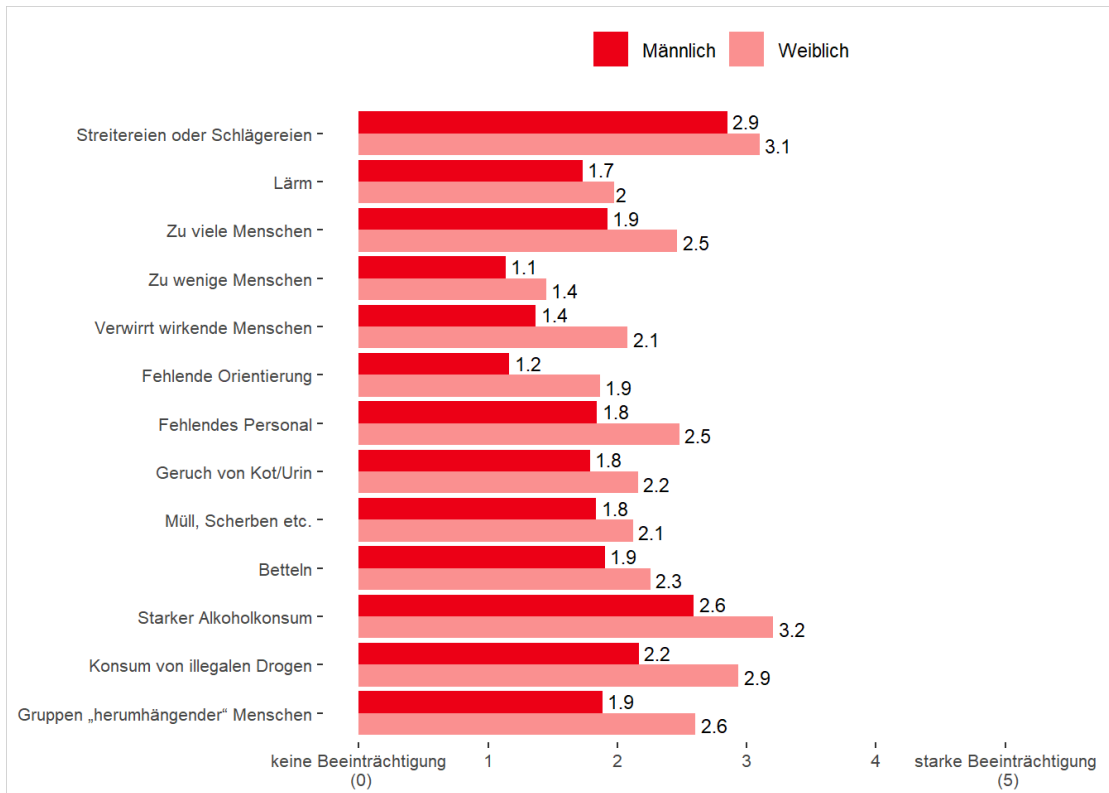
Ganz vereinzelt sehen gewerbetreibende Personen Fäkalien im öffentlichen Raum auch als Beinträchtigung für das Sicherheitsempfinden (IGT_26, IGT_5, IGT_13). Die dominierenden Reaktionen der Bahnhofsnutzenden auf das andauernde Problem der öffentlich verrichteten Notdurft und insbesondere auf die oft verspätete oder unzureichende Beseitigung der Exkremente sind jedoch Unmut und Unverständnis bis hin zur Verärgerung (IGT_2, ISP_13, IH_8). Eine gewerbetreibende Person kritisiert dabei auch insbesondere die unklaren Zuständigkeiten:

„In der Vergangenheit hatte ich sowohl mit der Stadt als auch mit der Bahn ständig irgendwie Kontakt, wo einer den anderen jetzt nicht beschuldigte. ... Zuständigkeiten wurden immer wieder hin und her gewürfelt, bis ich irgendwann mal gesagt habe, Mensch Leute, könnt ihr euch nicht vielleicht mal miteinander unterhalten, dass ihr das vielleicht gemeinsam löst? Wir können unsere Fenster nicht öffnen. Im Sommer ist es unmöglich, die Fenster zu öffnen, weil es dermaßen riecht“ (IGT_6).

7.2 INTERINDIVIDUELLE UNTERSCHIEDE IM SICHERHEITSEMPFINDEN

Die Bahnhofsbefragung erlaubt es, Vergleiche zwischen verschiedenen Bahnhofsnutzenden und deren Sicherheitsempfinden anzustellen. Bisherige Forschung zu Kriminalitätsfurcht zeigte, dass sich Männer und höher gebildete Menschen tendenziell sicherer fühlen als Frauen bzw. niedriger gebildete Menschen (siehe Kapitel 2). Die Bahnhofsbefragung bestätigt diesen Befund, auch wenn die Unterschiede recht gering ausfallen. Darüber hinaus zeigt sich, dass sich Befragte, die sich mehrmals im Monat oder häufiger an den jeweiligen Bahnhöfen aufhalten, tendenziell weniger sicher fühlen als Befragte, die seltener dort sind. Schließlich fühlen sich Menschen, die am Bahnhof bereits bedroht oder angegriffen wurden, tendenziell unsicherer als Menschen, die solche Erfahrungen noch nicht gemacht haben.

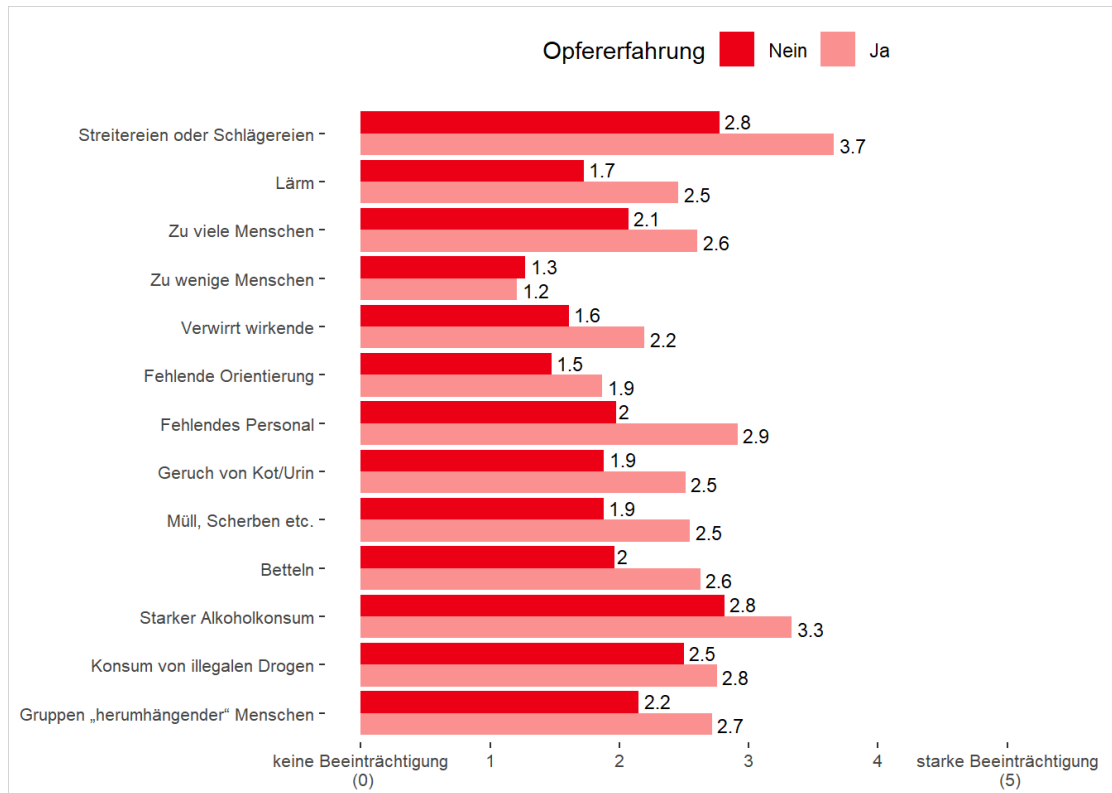
Abbildung 18: Wahrgenommene Beeinträchtigung durch Unordnungsphänomene nach Geschlecht



Quelle: Bahnhofsbefragung, eigene Darstellung.

Die Unterschiede im Sicherheitsempfinden nach Geschlecht und Opfererfahrung spiegeln sich auch darin wider, dass Unordnungsphänomene als unterschiedlich starke Beeinträchtigung für das eigene Sicherheitsempfinden gewertet werden. Frauen nehmen beispielsweise zu viele Menschen, fehlendes Personal, Alkohol- und Drogenkonsum sowie Gruppen „herumhängender“ Menschen als größere Beeinträchtigung für das Sicherheitsempfinden wahr als Männer. Dahingegen wird die Beobachtung von Streitereien und Schlägereien von Männern wie Frauen als ähnlich beeinträchtigend empfunden.

Abbildung 19: Wahrgenommene Beeinträchtigung durch Unordnungsphänomene nach Opfererfahrung



Quelle: Bahnhofsbefragung, eigene Darstellung.

Auch Menschen mit Opfererfahrung fühlen sich von Unordnungsphänomenen stärker beeinträchtigt als Menschen ohne Opfererfahrung: Insbesondere fehlendes Personal und auch Streitereien oder Schlägereien werden als beeinträchtigender wahrgenommen. Aber ebenso Lärm, Betteln, Müll und der Geruch von Kot und Urin werden von Menschen mit Opfererfahrung als größere Beeinträchtigung des Sicherheitsempfindens aufgefasst als von Menschen ohne Opfererfahrung.

Dass das Sicherheitsempfinden am Bahnhof individuell sehr unterschiedlich ist und ganz maßgeblich davon abhängt, inwieweit Menschen Zugänge zu sicheren, geschützten Räumen haben, zeigen die Interviews mit den Gästen von Hilfeeinrichtungen. Sowohl der Frankfurter Hauptbahnhof als auch der Hamburger Hauptbahnhof wird von vielen Gästen als tendenziell sicher wahrgenommen, zumindest im Vergleich zu Orten mit einer geringeren sozialen Durchmischung wie z.B. dem westlichen Ende der Kaiserstraße in Frankfurt oder dem August-Bebel-Platz in Hamburg (IHG_9, IHG_11, IHG_13, IHG_16, IHG_17, IHG_25, IHG_28, IHG_30). Für das erhöhte Sicherheitsempfinden spielt die wahrgenommene soziale Kontrolle an Bahnhöfen eine zentrale Rolle. Ein Gast erläutert beispielsweise, er fühle sich am Hamburger Hauptbahnhof sicher, weil dort aufeinander geachtet werde (IHG_25). Ähnliches berichtet eine Person über den Frankfurter Hauptbahnhof:

„Also hier im Bahnhof drin selber hat man wirklich Sicherheit. So vorne am Bahnhof, also wenn man am Bahnhof rausgeht, dann geht es auch noch. Aber wenn man über die Straße läuft, dann nicht mehr, dann ist man sich selbst überlassen“ (IHG_11).

Mitarbeiter*innen von Hilfeeinrichtungen bestätigen diesen Eindruck (IHG_10, IH_3). So kontrastiert ein*e Angestellte*r den Bahnhof als sicheren Ort im Vergleich zu anderen frei zugänglichen Orten, wo sich Menschen ohne festen Wohnsitz aufhalten können:

„In aller Regel ist der Bahnhof ein Schutzraum, weil es eben ein Ort ist, wo es zu jeder Tageszeit eine gewisse Öffentlichkeit gibt. Das heißt, wenn im Bahnhof jemand einen anderen angreift, dann dauert das nicht lange und da kommen welche und das kriegen andere mit, während man eben, wenn man irgendwo im Park Platte macht, dann ist man eben ungeschützt. Also alleine diese Öffentlichkeit des Bahnhofs“ (IH_3).

Aufgrund des Mangels an privaten Rückzugsräumen sind von Wohnungs- und Obdachlosigkeit betroffene Menschen einem erhöhten Risiko ausgesetzt, Opfer von Straftaten wie Diebstahl oder Hasskriminalität zu werden (Brüchmann et al. 2022; Geschke 2021). Bahnhöfe stellen diesbezüglich keine Ausnahme dar, auch wenn sie im Vergleich zu anderen öffentlichen Orten mitunter als sicherer empfunden werden. So berichten Gäste von Hilfeeinrichtungen, dass geklaut werde, „was das Zeug hält“ (IHG_14). Diese Wahrnehmung nährt die Angst, selbst bestohlen zu werden (IHG_12, IHG_25, IHG_28), und geht mitunter mit der Empörung darüber einher, dass Menschen, die kaum etwas besitzen, Opfer von Diebstahl werden:

„Ein Freund von mir, der hat da geschlafen, dem haben sie die Schuhe geklaut. Ich weiß nicht, wie man einem Obdachlosen am Hauptbahnhof die Schuhe klauen kann“ (IHG_12).

Obdachlose sind zudem häufig von Gewalt betroffen – teilweise durch andere Menschen auf der Straße, mit denen sie um knappe Ressourcen wie Plätze zum Schlafen oder Betteln konkurrieren. Gäste berichten davon, dass sie häufig Auseinandersetzungen beobachten und aktiv versuchen diese zu vermeiden, auch wenn dies nicht immer möglich sei (IHG_9, IHG_11, IHG_25, IHG_28, IHG_30). So berichten Gäste auch davon, selbst an Konflikten beteiligt gewesen zu sein (IHG_9, IHG_12, IHG_18).

Zudem schlagen Abwertungen und Vorurteile gegen Obdachlose, die ebenso in der Mitte der Gesellschaft verbreitet sind, in Beleidigungen und physische Gewalt um – wird eine solche Motivation erkannt und eine Anzeige erstattet, werden solche Taten polizeilich als Hasskriminalität mit sozialdarwinistischem Hintergrund erfasst. Auch wenn Abwertungen und Gewalt gegenüber Menschen mit besonderen sozialen Schwierigkeiten oft kein dominierendes Thema sind, nehmen Gäste mitunter eine aggressive Stimmung der Passant*innen wahr (IHG_11, IHG_15, IHG_18), ganz vereinzelt wird auch von tätlichen Angriffen berichtet (IHG_12). Zudem wird die Erfahrung, respektlos und herablassend behandelt zu werden, als sehr belastend wahrgenommen:

„Darum kümmern sie sich nicht, um Diebstähle, das ist denen egal oder wenn einer angepöbelt wird. Aber Hauptsache, auf die Obdachlosen immer gucken, und das finde ich nicht okay. Wenn man das ganze Bild sehen würde, okay, dann Hut ab, aber wenn man nur die Obdachlosen als dreckig empfindet, das finde ich nicht okay. Also zum Teil sind die Passanten gut, aber auf der anderen Seite auch sehen sie uns auch nur als Dreck, leider“ (IHG_18).

Abwertungserfahrungen werden teilweise gespiegelt von verschiedenen Bahnhofsnutzenden, die Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten für ihr „Schmutzig“-Sein verurteilen (IGT_9, IGT_12, IGT_13), in despektierlichen oder grob verallgemeinernden Worten über sie sprechen (ISP_4, Bahnhofsbefragung) oder sie in einem sozialdarwinistischen Sinne der „untersten Schublade“ zuordnen (IGT_1). Dass abwertende Einstellungen gegenüber Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten verbreitet sind und drastische Auswirkungen auf Betroffene haben, bestätigt auch ein*e Mitarbeiter*in einer Hilfeeinrichtung:

„... ich glaube, dass das sehr frustrierend ist, wenn man merkt, dass man von allen möglichen Leuten immer nur von oben herab betrachtet wird. Und wenn man vielleicht mal um Hilfe fragt, keiner ordentlich antwortet, weil keiner sich traut, auf Augenhöhe mit einem Obdachlosen zu reden. ... Aber das Eigentliche ist, dass man keinen Ort hat, zur Ruhe zu kommen, und irgendwie immer auf der Flucht ist. Es ist egal, ob ich jetzt irgendwo sitze oder rumstehe, ich muss immer damit rechnen, dass jemand kommt, der mich da wegschickt. ... Sie wissen auch einfach, dass sie überall stören, und trotzdem müssen sie sich ja irgendwie behaupten“ (IH_8).

Insgesamt fällt auf, dass abwertende Einstellungen gegenüber Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten aufseiten der Bahnhofsnutzenden zwar verbreitet sind, aufseiten der Betroffenen selbst jedoch eher selten ausführlich besprochen werden. Möglicherweise ist das Sprechen über Stigmatisierungs- und Abwertungserfahrungen mit Schamgefühlen verbunden oder die Erfahrungen verblasen, weil sie als „normal“ und alltäglich hingenommen werden. Ein Gast sieht negative Einstellungen gegenüber suchtkranken Menschen gar als Problem der Vergangenheit. Dabei führt die Person den Abbau von Vorurteilen auf tagtägliche Begegnungen mit suchtkranken Menschen zurück:

„Früher hat man diese Vorurteile gehabt. Aber das ist schon lange nicht mehr. Die haben auch keine Berührungsängste, weil, die Leute sehen doch die Drogenabhängigen, ja? Wenn morgens jemand zur Arbeit geht und dieser Junkie oder dieser Drogenabhängiger ist da, dieser begegnet dem tagtäglich. Der sieht doch dieses Verhalten von diesem Süchtigen oder Kranken. Man weiß, dass von dem kein Schaden kommt, dass er einfach nur seine Sucht befriedigen will“ (IHG_11).

Tatsächlich ist die Überzeugung, dass es durch häufige Konfrontation mit abweichendem Verhalten, wie z.B. Drogen- oder Alkoholkonsum im öffentlichen Raum, zum Abbau von Vorurteilen und Berührungsängsten komme, weit verbreitet:

„Also ich glaube, das ist es einfach, dieses Anderssein oder dass Menschen halt in anderen Sprachen in anderen Kulturen oft lauter sprechen, was manchmal ja für uns gar nicht empathisch klingt, aber was gar nicht böse gemeint ist. Wo ich diese Erfahrungen einfach nicht habe. Und ich glaube, das ist schon was, was vielen Menschen einfach Angst macht, oder auch Menschen, die natürlich schwerst abhängig sind, die sehen natürlich manchmal auch wirklich anders aus als der Durchschnittsreisende und das macht Menschen Angst. Schon alleine, weil sie anders aussehen“ (IH_1).

Studien zur sogenannten Kontakthypothese belegen diese Vermutung und zeigen, dass Begegnungen mit Obdachlosen mit positiveren Einstellungen diesen Menschen gegenüber einhergehen (Lee et al. 2004; Aberson/McVean 2008). Ob die reine Wahrnehmung von und flüchtige Begegnungen mit Menschen in besonderen sozialen Problemlagen für die Reduktion von Ängsten und Vorbehalten ausreicht oder ob erst positive, tiefgründige Interaktionen auf Augenhöhe dazu führen, bleibt jedoch umstritten (Paluck et al. 2019). Es ist fraglich, inwiefern die Gegebenheiten und Nutzungsmuster von Bahnhöfen solche Begegnungen zulassen. Dass positive Begegnungen an Bahnhöfen aber grundsätzlich möglich sind, verdeutlichen die Interviews mit Gewerbetreibenden. Über flüchtige Begegnungen hinaus entstehen auch Beziehungen, was sich beispielsweise darin äußert, dass sich Gewerbetreibende und Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten grüßen oder Gefälligkeiten erweisen (IGT_3, IGT_23). Ein*e Mitarbeiter*in einer Hilfsorganisation erinnert sich an ein besonders positives Beispiel:

„Es gab mal einen Wohnungslosen, der war eigentlich immer am Bahnhof und alle kannten ihn und alle mochten ihn, weil er ein freundlicher und sehr humorvoller Mann war. Und der hat irgendwann mal angefangen, sich im Bahnhof nützlich zu machen. Das heißt, der hat für die Läden im Bahnhof den Müll weggebracht. Dafür hat er dann auch irgendwas bekommen“ (IH_3).

Hinweise verdichten sich, dass Gewerbetreibende durch Interaktionen mit Menschen in besonderen sozialen Problemlagen Vorbehalte und Unsicherheitsgefühle abbauen. Die subjektiv empfundene Gefahr verringere sich (IGT_3, IGT_6, IGT_9, IGT_26) oder erscheine zumindest „kontrollierbar“ (IGT_2). Eine Person beschreibt den Lernprozess wie folgt:

„Ich rede ja, ich nehme die beiseite, sage denen, wo sie hingehen sollen, da merkt man ja, dass sie nicht gewaltbereit sind. Die nicht, im Gegenteil, die haben vielleicht sogar noch Angst davor, dass man denen was tut“ (IGT_9).

Die Prozesse, welche mit der regelmäßigen Wahrnehmung von sozialen Problemlagen einhergehen, werden teilweise jedoch auch kritisch gesehen. So beschreiben Gewerbetreibende sich selbst als „abgestumpft“ (IGT_5, IGT_26) oder „betriebsblind“ (IGT_6). Dies kann zwar einerseits als Hinnehmen von eigentlich untragbaren Zuständen gewertet werden, geht aber gleichzeitig auch mit einer Reduktion von Unsicherheitsgefühlen einher:

„Das sind hier am Bahnhof so die Dinge, wo man denkt, das ist alles nicht schön und es macht etwas mit einem. Man merkt es. Aber wie gesagt, keiner von meinen Kollegen kommt hier mit Bauchschmerzen auf Arbeit oder so. Letztendlich arrangiert man sich irgendwie mit allen Dingen“ (IGT_26).

Insgesamt zeigt sich, dass sich Gewerbetreibende von der Anwesenheit von Menschen in besonderen sozialen Problemlagen am Bahnhof nur selten unmittelbar bedroht fühlen. Eine gewerbetreibende Person berichtet zwar, dass es aufgrund einer wahrgenommenen Unsicherheit am Ostbahnhof schwierig sei, Personal zu gewinnen, betont aber gleichzeitig, dass das Image des Bahnhofs schlechter sei als die Situation vor Ort (IGT_11). Darüber hinaus nehmen Gewerbetreibende oft die Sicht ihrer Kund*innen ein und gehen davon aus, dass diese sich bedroht oder gestört fühlen (IGT_1, IGT_9, IGT_17). Somit ergibt sich häufig aus einer Kundenorientierung heraus eine abwehrende, negative Haltung gegenüber Menschen in besonderen sozialen Problemlagen (IGT_3, IGT_9, IGT_10), auch wenn diese Haltung nicht durch eigene Wahrnehmungen und Erfahrungen hinterlegt ist. Dabei sind sich Gewerbetreibende dieser unterschiedlichen Wahrnehmungen durchaus bewusst und bemängeln mitunter auch, dass manche Kund*innen die Gefahr, die von Menschen in besonderen sozialen Problemlagen ausgeht, überschätzen:

„Aber für Leute, die dann vom Dorf hier vielleicht mal umsteigen, die sind glaube ich schon teilweise ziemlich schockiert und haben teilweise richtig Angst, weil sie denken, es könnte ihnen hier was passieren. Aufgrund dessen, dass hier irgendwelche Leute in irgendwelchen Ecken liegen, was wahrscheinlich in den seltensten Fällen wirklich eine Gefahr darstellt. Aber es kann halt nicht jeder richtig einschätzen und das ist, glaube ich, mit ein großes Problem“ (IGT_2).

Die verschiedenen Sichtweisen und Empfindungen zeigen, dass die Unterscheidung zwischen objektivem Risiko, subjektivem Sicherheitsempfinden und Unbehagen oder sich gestört zu fühlen zentral ist für die Bewertung der Situation an Bahnhöfen. Zudem hängen objektive Risiken und subjektive Wahrnehmungen ganz maßgeblich von individuellen Ressourcen, Erfahrungen und Einstellungen ab. Und schließlich unterscheiden sich Bahnhofsnutzende in Bezug auf ihre Möglichkeiten, auf empfundene Missstände aufmerksam zu machen, was auch als Beschwerdemacht bezeichnet wird:

„Wer hier im Bahnhof arbeitet oder hier täglich seinen Weg zur Arbeit beschreitet, der kennt das alles. Der ist im Grunde gar nicht das Problem. Das Problem sind eben andere, die eine Beschwerdemacht haben, aber eben mit solchen Szenen nicht umgehen können“ (ISP_7).

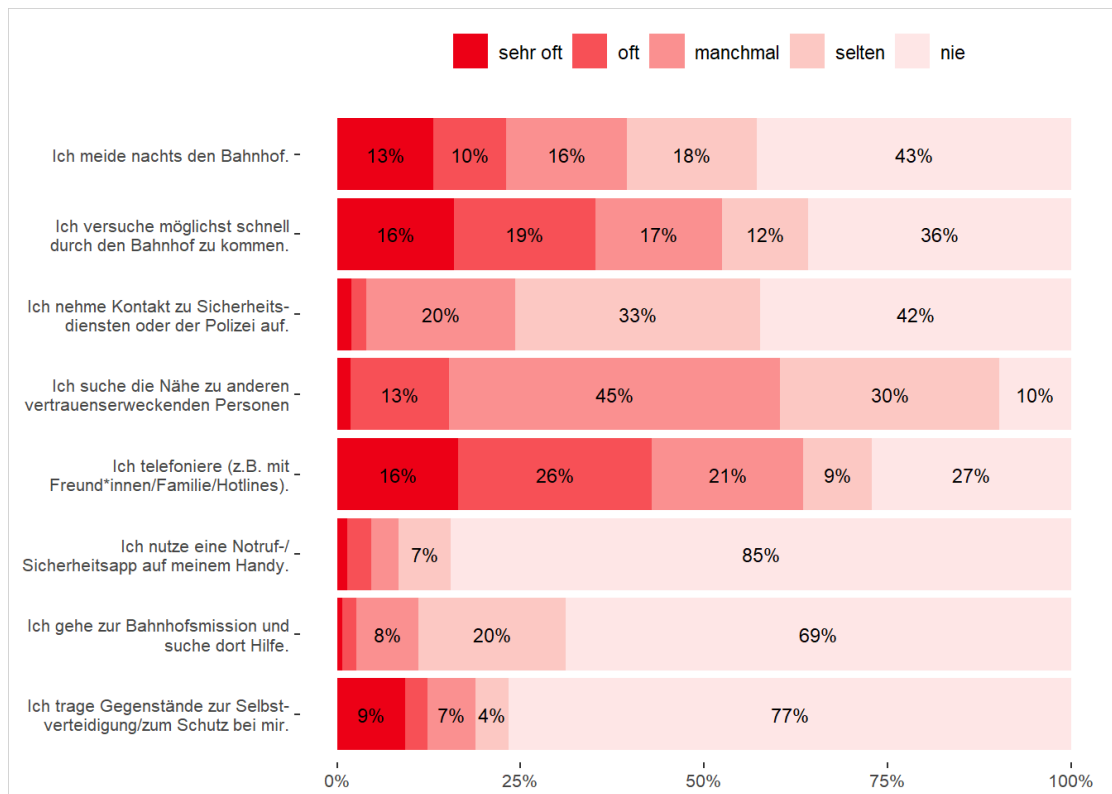
7.3 MAßNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DES SICHERHEITSEMPFINDENS

7.3.1 Individuelle Strategien und Maßnahmen

Um sich selbst zu schützen und ihr Sicherheitsempfinden zu steigern, können Individuen verschiedene Maßnahmen ergreifen. In den Bahnhofsbefragungen wurde daher gefragt, wie oft die Befragten bestimmte Maßnahmen ergreifen, um sich sicherer zu fühlen und Gefahren zu vermeiden. Dabei zeigt sich, dass bestimmte Maßnahmen sehr viel häufiger ergriffen werden als andere. Beispielsweise gaben 45 % der Befragten an, manchmal die Nähe zu anderen vertrauenserweckenden Personen zu suchen. Weitere 15 % der Befragten tun dies oft oder sehr oft. Etwas verbreiteter ist lediglich das Telefonieren mit Freund*innen, Familien oder Hotlines, wie

z.B. das Heimwegtelefon¹³. Diese Maßnahme ergreifen 16 % der Befragten sehr oft, 26 % der Befragten oft und 21 % der Befragten manchmal. Schließlich meidet jeweils ein Teil der Befragten den Bahnhof nachts sehr oft (13 %), oft (10 %) oder manchmal (16 %) oder versucht sehr oft (16 %), oft (19 %) oder manchmal (17 %) möglichst schnell durch den Bahnhof zu kommen. Im Gegensatz dazu werden Maßnahmen wie die Kontaktaufnahme mit Sicherheitspersonal von verhältnismäßig wenigen Befragten sehr oft, oft oder manchmal ergriffen. Der verhältnismäßig hohe Anteil der Befragten, die angeben, manchmal (20 %) oder selten (33 %) Sicherheitspersonal zu kontaktieren, deutet darauf hin, dass das Ergreifen dieser Maßnahme sehr situationspezifisch ist – anders als das Tragen von Gegenständen zur Selbstverteidigung, wo sich eine deutliche Spaltung abzeichnet: Auf der einen Seite wird diese Maßnahme von 9 % der Befragten sehr oft gewählt. Auf der anderen Seite gibt mit 77 % die überwiegende Mehrheit an, nie Gegenstände zur Selbstverteidigung bei sich zu tragen. Noch weniger verbreitet sind lediglich das Aufsuchen der Bahnhofsmission oder die Nutzung einer Notruf-/Sicherheitsapp auf dem Handy.

Abbildung 20: Verteilung der Häufigkeiten mit der Passant*innen verschiedene Maßnahmen ergreifen.



Quelle: Bahnhofsbefragung, eigene Darstellung.

Der Vergleich der Angaben aus den Bahnhofsbefragungen mit den Strategien, welche Gäste von Einrichtungen der Obdachlosenhilfe ergreifen, ergibt teilweise Überschneidungen, teilweise aber auch Unterschiede. Ähnlich wie bei Passant*innen, ist das Meiden des Bahnhofs eine Strategie, welche von vergleichsweise vielen Gästen ergriffen wird (IHG_11, IHG_12, IHG_26, IHG_32). Darüber hinaus werden insbesondere Drogen und Alkohol konsumierende Menschen gemieden (IHG_8, IHG_25). Vereinzelt tragen Gäste auch Gegenstände zur Selbstverteidigung bei sich, wie beispielsweise ein Messer (IHG_28). Darüber hinaus kommt es zu Solidarisierungen, d.h. Zusammenschlüssen, mit anderen Menschen, um die eigene Sicherheit zu erhöhen (IHG_1, IHG_6, IHG_11, IHG_12, IHG_28). Gleichzeitig wird aber ebenfalls berichtet, dass

¹³ Das Heimwegtelefon ist ein Service, der Menschen bei Unsicherheitsgefühlen telefonische Begleitung bietet. Mehr Informationen unter: <https://heimwegtelefon.net/>

diese Zusammenschlüsse oft nicht von Dauer sind (IH_2). Schließlich spielt das Aufsuchen der Bahnhofsmmission und anderen Hilfeinrichtungen eine deutlich größere Rolle, was in Anbetracht der Tatsache, dass die Interviews in diesen Einrichtungen geführt wurden, kaum verwunderlich ist. Eine Person beschreibt die Bahnhofsmmission als Rückzugsort und Anlaufstelle:

„Also ich habe ja mit dem Bahnhof generell nichts zu tun so. Ich komme nur wegen der Bahnhofsmmission, weil ich mich da ein bisschen zurückziehen kann, auch von den Leuten so. Trinke Kaffee, krieg was zu essen, da kann man sich gut unterhalten, Unterstützung auch bei Problemen oder wenn irgendeine Beratung ist oder so. Also man bekommt hier wirklich sehr viel Unterstützung“ (IHG_11).

Gewerbetreibenden stehen nochmals andere Maßnahmen zur Verfügung. Beispielsweise achten manche Gewerbe darauf, Schichten zu Randzeiten nicht einzeln zu besetzen (IGT_3; IGT_6) und jüngere oder weibliche Mitarbeiter*innen zusammen mit erfahreneren Mitarbeiter*innen einzuteilen (IGT_3, IGT_8). So bieten die Anwesenheit und das potenzielle Einschreiten von anderen Kolleg*innen einen wichtigen Schutz (IGT_2, IGT_14). Darüber hinaus wird die allgemeine Betriebsamkeit am Bahnhof als zuträglich für die eigene Sicherheit gesehen (IGT_3, IGT_8). Gewerbe, welche zu besonderen Randzeiten geöffnet sind oder bereits zum Tatort für Eigentumsdelikte oder Bedrohungen wurden, beschäftigen zudem oft eigene Sicherheitsdienste (IGT_1, IGT_5, IGT_7, IGT_9). Die unterschiedlichen Möglichkeiten fasst ein*e Mitarbeiter*in wie folgt zusammen:

„Ich glaube schon, dass wir [in unserem Gewerbe] eine gewisse Sicherheit haben. Wir haben immer noch den Tresen dazwischen, wir können uns zurückziehen. Wie gesagt, im Notfall rufen wir an und lassen die Sicherheit kommen. Es sind noch andere Kollegen da, die mit einschreiten. Also man hat schon eine Menge Möglichkeiten. So ist es nicht. Aber da helfen wir uns natürlich auch selber“ (IGT_2).

Das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und Möglichkeiten, sich selbst helfen zu können, scheint dabei ein Schlüsselfaktor zu sein. Dementsprechend halten verschiedene Gewerbetreibende Sicherheitstrainings, die vermitteln, wie man sich und andere schützen kann, für eine sinnvolle Maßnahme (IGT_5, IGT_7). So würde Wissen darüber, wie man sich im Ernstfall verhalten solle, Unsicherheitsgefühle reduzieren:

„Also für Leute, die Angst haben, die haben danach schon ein bisschen weniger Angst, einfach zu wissen, okay, wenn was ist, dann kann ich diese Wege im Bahnhof, der ist ja groß und verwinkelt, kann ich da langgehen. Ich kann meine Mitarbeiter schützen und auch die Gäste, also wir dürfen die ja nicht vergessen“ (IGT_5).

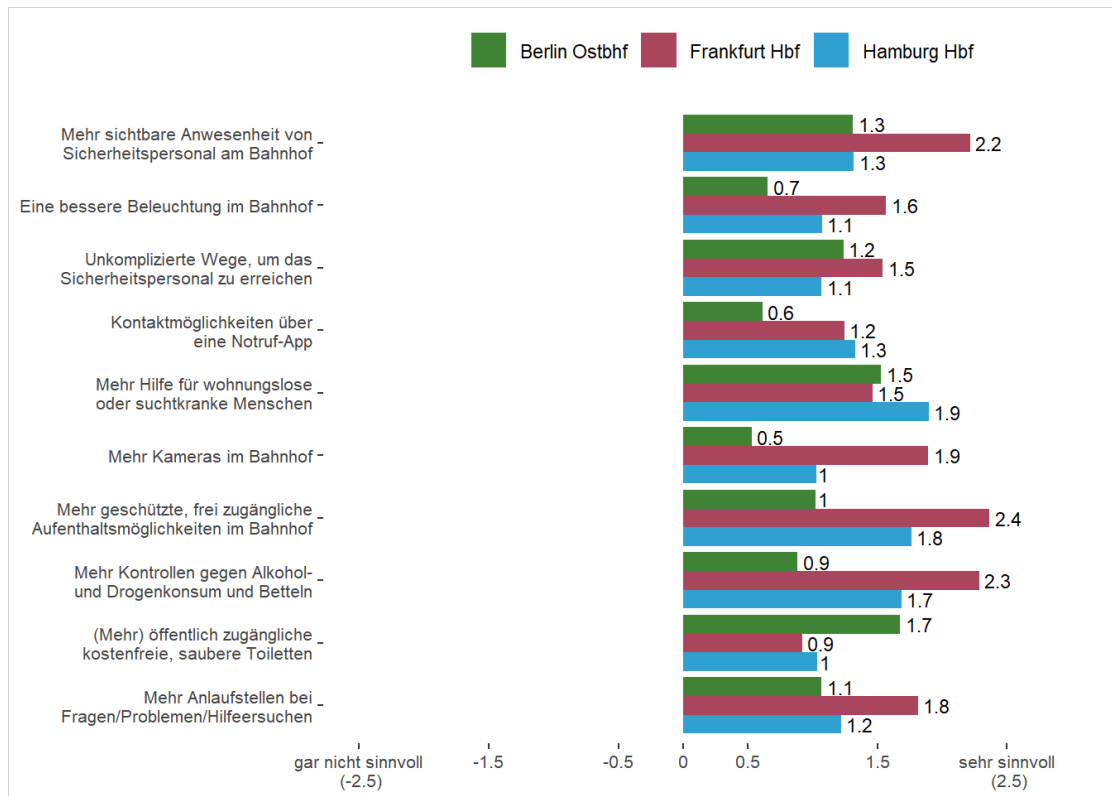
7.3.2 Sicherheitsproduktion durch Dritte

Ähnlich vielschichtig wie mit dem Thema Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen verhält es sich mit Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens. Bahnhofsnutzende haben ganz unterschiedliche Wahrnehmungen und Interessen, was sich auch in unterschiedlichen Bedarfen und Forderungen in Bezug auf die Sicherheitsproduktion an Bahnhöfen äußert.

In der Bahnhofsbefragung wurden Passant*innen danach gefragt, für wie sinnvoll sie verschiedene Maßnahmen an Bahnhöfen erachten, um das Sicherheitsempfinden zu steigern. Im Schnitt werden alle Maßnahmen tendenziell für sinnvoll erachtet, allerdings unterscheiden sich die Bewertungen zwischen den Bahnhöfen. Beispielsweise wird mehr Anwesenheit von Sicherheitspersonal am Bahnhof in Frankfurt im Schnitt als „sehr sinnvoll“ erachtet, in Hamburg und Berlin fallen die Bewertungen dieser Maßnahme dahingegen etwas weniger positiv aus. Insgesamt werden fast alle Maßnahmen am Frankfurter Hauptbahnhof als sinnvoller eingestuft als am Ostbahnhof, was auf einen größeren Leidensdruck oder aber auf eine generelle Offenheit für verschiedene Ansätze der Sicherheitsproduktion hindeuten kann. Ausnahmen sind lediglich die Maßnahmen „mehr öffentlich zugängliche kostenfreie, saubere Toiletten“ und „mehr Hilfe für wohnungslose oder suchtkranke Menschen“, welche am Frankfurter Hauptbahnhof als weniger

sinnvoll erachtet werden bzw. ähnlich sinnvoll wie an den anderen beiden Bahnhöfen. Die relativ großen Unterschiede in den Bewertungen zwischen den Standorten zeigen, dass Sicherheitsmaßnahmen standortspezifisch entwickelt und eingeführt werden müssen.

Abbildung 21: Durchschnittliche Bewertung verschiedener Sicherheitsmaßnahmen, aufgeschlüsselt nach Bahnhof



Quelle: Bahnhofsbefragung, eigene Darstellung.

Wenn Befragte gebeten werden, unter den jeweiligen Maßnahmen die ihrer Meinung nach drei wichtigsten auszuwählen, ergibt sich noch einmal ein anderes Bild. Sowohl am Hamburger als auch in Frankfurter Hauptbahnhof wird sich für mehr Kontrollen gegen Alkohol- und Drogenkonsum am häufigsten als eine der drei wichtigsten Maßnahmen entschieden. Am zweithäufigsten werden mehr geschützte, frei zugängliche Aufenthaltsmöglichkeiten im Bahnhof gewählt, gefolgt von mehr sichtbarer Anwesenheit des Sicherheitspersonals am Bahnhof. Auch am Berliner Ostbahnhof wird mehr sichtbare Anwesenheit von Sicherheitspersonal am Bahnhof häufig als eine der wichtigsten Maßnahmen benannt, allerdings zusammen mit mehr Hilfe für wohnungslose oder suchtkranke Menschen. An dritter Stelle der am häufigsten gewählten Maßnahmen stehen am Ostbahnhof Berlin mehr öffentlich zugängliche kostenfreie, saubere Toiletten. In Hamburg werden darüber hinaus auch Kontaktmöglichkeiten über eine Notruf-App häufig ausgewählt, was möglicherweise mit der zum Zeitpunkt der Befragung kurz bevorstehenden Einführung einer solchen App am Hamburger Hauptbahnhof zusammenhängt. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich Passant*innen eine Mischung aus repressiven Maßnahmen und präventiven Angeboten wünschen, wobei an den Hauptbahnhöfen Hamburg und Frankfurt ein etwas größerer Schwerpunkt auf repressive Maßnahmen gelegt wird als am Berliner Ostbahnhof. Insbesondere die Anwesenheit von Sicherheitspersonal wird standortübergreifend als wichtig eingestuft und wirft die Frage auf, inwiefern diese Ansicht von anderen Bahnstutzenden geteilt wird.

Gäste von Hilfseinrichtungen haben auf Grund einer großen Breite an unterschiedlichen Erfahrungen ein ambivalentes Verhältnis zu Sicherheitspersonal. Für ein generelles Misstrauen gegenüber Sicherheitspersonal gibt es kaum Hinweise. Einzelne Personen äußern sich grundsätzlich positiv über die Anwesenheit von Sicherheitspersonal an Bahnhöfen und berichten, dass

dieses ihr Sicherheitsempfinden verbessere (IHG_6, IHG_7, IHG_16, IHG_30). Im Kontrast zur Außenwahrnehmung, dass Sicherheitspersonal stets als „potenzielle[r] Gegner“ gesehen werde (IH_1), wenden sich Gäste von Hilfseinrichtungen mitunter sogar direkt an die Polizei:

„Also unsicher fühle ich mich am Bahnhof nicht. Überhaupt nicht. Also die Präsenz der Sicherheitsleute und der Polizei ist vorhanden. Auch spürbar. Finde ich auch gut so! Ich hatte schon den Fall, dass sich da zwei gerangelte hatten, ich dann da zur Polizei bin, da kurz angeklingelt, hier ist was los. Sie waren innerhalb von Sekunden da“ (IHG_28).

Bei genauerer Betrachtung fällt jedoch auf, dass die interviewten Gäste von Hilfseinrichtungen sehr stark zwischen a) einzelnen in der Sicherheitsproduktion tätigen Individuen und b) verschiedenen Sicherheitsdiensten differenzieren. Vermehrt berichten Gäste von Hilfseinrichtungen, dass Interaktionen sehr unterschiedlich verlaufen, je nachdem, welche Person gerade im Dienst ist (IHG_3, IHG_11, IHG_12, IHG_15, IHG_18). Das Spektrum der Beschreibungen von Sicherheitspersonal reicht dabei von „wundergut“ (IHG_18) bis hin zu „Drecksack“ (IHG_11, IHG_15). Eine Person fasst die Unterschiede wie folgt zusammen:

„Es kommt halt darauf an, wer kommt. Natürlich gibt es auch welche, die sagen, ja jetzt verschwinde und so. Und dann gibt es auch nette, die sagen, komm, du kannst hier nicht schlafen, steh einfach auf und geh und dann ist gut sozusagen. Das kommt halt immer darauf an, welcher Mitarbeiter da gerade kommt. Weil, es gibt schon harte Hunde hier sage ich mal“ (IHG_12).

Die unterschiedlichen Umgangsformen haben zur Folge, dass Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten mit einer gewissen Willkürlichkeit konfrontiert sind und nie genau wissen können, mit welcher Reaktion sie rechnen müssen. Das birgt ein Eskalationspotenzial, was von einem Gast wie folgt beschrieben wird:

„Aber es gibt auch welche, die schneller impulsiv werden. Und wenn man dann noch Öl ins Feuer gießen tut, kennt man ja, dann gibt es eine Explosion. Die DB Sicherheit das Öl, die Obdachlosen, manche, das Feuer. Und wenn man dann Öl draufgießt noch, wumm! Kein Wunder, weil, man hat ja Öl ins Feuer gegossen. Hätte man kein Öl ins Feuer gegossen, würde alles viel friedlicher ablaufen“ (IHG_18).

Darüber hinaus verdeutlichen die Gespräche, dass manche Gäste klar zwischen DB Sicherheit und Polizei unterscheiden (IHG_1, IHG_12, IHG_18). Die Polizei wird von diesen Gästen positiver gesehen als die DB Sicherheit, was insofern naheliegend ist, als dass wohnungs- und obdachlose Menschen eher selten in Konflikt mit dem Strafgesetzbuch stehen, mit Tätigkeiten wie Betteln, Flaschensammeln und Auf-dem-Boden-Liegen wohl aber gegen die Hausordnung der DB verstoßen. Verschiedentlich berichten Gäste von Hilfseinrichtungen von positiven Erfahrungen mit der Polizei (IHG_18, IHG_28), was darauf hindeutet, dass diese durchaus auch als „Partner für die eigene Sicherheit“ gesehen wird. Dabei spielt ein Vertrauens- und Beziehungsaufbau eine große Rolle:

„Ich habe mit meiner Freundin so anderthalb Jahre hier, ... da ist auch das vierte Polizeirevier, haben wir da fast am Eingang bei denen geschlafen. Die kennen uns, wir wurden dort auch geduldet, weil die wussten, wir sind keine Schweine, die ihren Müll da liegen lassen. Wir hatten immer Aschenbecher, Mülltüte. Die kamen auch mal nachts und haben uns Essen gebracht. Ich wurde hier auch schon drei Jahre oder so nicht mehr kontrolliert. Für was? Mich kennen die hier alle...“ (IHG_12).

Im Gegensatz dazu gestaltet sich das Verhältnis zur DB Sicherheit oft schwieriger und konfliktreicher (IHG_12, IHG_18). Die Art und Weise, wie die DB Sicherheit das Hausrecht konsequent durchsetzt, wird mitunter als große Belastung empfunden:

„Ich werde wach gemacht, obwohl ich keinen störe. Ich bin immer ruhig und will einfach nur in Ruhe acht Stunden durchpennen. Geht aber nicht. Warum? Weil man mich weckt. In

manchen Nächten ist es so, dass wir fünfmal aus dem Schlaf gerissen werden. Die denken dann ja, dann schicken wir den einfach fünfmal in der Nacht weg. Das finde ich nicht ok. Was soll das?“ (IHG_18)

Ähnlich wie bei dem vorangegangenen Zitat zur positiven Erfahrung mit der Polizei wird hier deutlich, dass Gäste von Hilfeeinrichtungen gesellschaftliche Normen kennen und befolgen und beispielsweise keinen Müll hinterlassen oder sich leise verhalten. Dieses sozialverträgliche Verhalten grenzt sie ihrer Meinung nach von anderen Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten ab und begründet die Forderung nach Rücksichtnahme und Verständnis vonseiten der DB Sicherheit:

„Also, was ich schon ein bisschen angedeutet habe, am Bahnhof hat sich das ja wirklich geändert. Also es sind viele Obdachlose, die da jetzt nicht mehr schlafen dürfen, also nicht mehr liegen dürfen. Und zum Teil finde ich das ein bisschen schade, weil es trifft manchmal auch die Falschen. Die falschen Leute sind die, die einfach nur schlafen wollen. Also die werden mit über einen Kamm geschert und weggeräumt“ (IHG_30).

Gewerbetreibende unterscheiden ebenfalls zwischen DB Sicherheit und Bundespolizei. Grundsätzlich finden Gewerbetreibende Präsenz von beiden Sicherheitsakteuren gut (IGT_2, IGT_5, IGT_9). Bei akuten Zwischenfällen rufen jedoch viele Beschäftigte lieber die Bundespolizei als die DB Sicherheit (IGT_5, IGT_6). Als Gründe für die Präferenz werden die bessere Erreichbarkeit und das damit verbundene schnellere Eintreffen sowie eine größere Professionalität im Umgang mit Konflikten aufgeführt (IGT_1, IGT_2, IGT_6, IGT_9).

7.4 ZWISCHENFAZIT

Das vorangegangene Kapitel zielte darauf ab, verschiedene Perspektiven auf Sicherheitsempfinden und Sicherheitsproduktion an Bahnhöfen aufzuzeigen. Dabei wurde deutlich, dass der öffentliche Konsum von Alkohol und Drogen perspektiven- und bahnhofsübergreifend als beeinträchtigend für das Sicherheitsempfinden wahrgenommen wird. Passant*innen, Gewerbetreibende und Gäste von Hilfeeinrichtungen betonen, dass insbesondere die durch den Konsum von Substanzen bedingte wahrgenommene Unberechenbarkeit zu Unsicherheitsgefühlen führt. Dementsprechend ist das Meiden von konsumierenden Personen(gruppen) eine weit verbreitete Sicherheitsstrategie. Andere Phänomene, wie beispielsweise der Geruch von Kot und Urin oder Betteln, lösen zwar oft Unbehagen aus, werden aber eher selten als sicherheitsrelevant eingestuft. Ein zentraler Faktor, der zum Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen beiträgt, ist soziale Kontrolle. Insbesondere Gäste von Hilfeeinrichtungen nehmen Bahnhöfe oftmals als einen Ort wahr, wo aufeinander aufgepasst werde und im Notfall mit dem Eingreifen von Dritten gerechnet werden könne. Auch Gewerbetreibende empfinden die allgemeine Betriebsamkeit sowie die Anwesenheit von Kolleg*innen als beruhigend.

Ob sich Bahnhoftnutzende durch Unordnungsphänomene und deviantes Verhalten bedroht fühlen, hängt auch maßgeblich davon ab, wie viele Erfahrungen sie damit bereits machen konnten. Gewerbetreibende berichten oftmals von einem Lernprozess, welcher durch Interaktionen mit Menschen in besonderen sozialen Problemlagen angestoßen werde und im Zuge dessen Berührungsängste und Vorbehalte abgebaut würden. Nichtsdestoweniger zeigen die Erhebungen, dass abwertende und vorurteilsbehaftete Einstellungen gegenüber Menschen in besonderen sozialen Problemlagen weit verbreitet sind und vonseiten der Betroffenen mitunter als große Belastung empfunden werden. Ein möglicher Ansatz ist daher, Bahnhöfe als geschützte Orte der Begegnung und des Verweilens umzugestalten, welche dann über den reinen Transit hinaus genutzt werden können. Mit ihren unterschiedlichen Zielgruppen sind Bahnhofsmissionen prädestiniert dafür, den Austausch zwischen unterschiedlichen Bahnhoftnutzer*innen zu fördern, haben jedoch oftmals nicht die räumlichen und/oder personellen Kapazitäten dafür.

Sicherheitsmaßnahmen, wie beispielsweise mehr Kontrollen gegen Alkohol, Drogen und Betteln oder mehr öffentlich zugängliche Toiletten, werden von Passant*innen an den drei Bahnhöfen für unterschiedlich sinnvoll erachtet. Dass verschiedene Ansätze der Sicherheitsproduktion ganz unterschiedlich bewertet werden, verdeutlicht die Notwendigkeit, Sicherheitsstrategien bahnhofsspezifisch, unter Berücksichtigung von örtlichen Gegebenheiten und in Abstimmung mit lokalen Akteuren zu entwickeln. Weitestgehend einig sind sich Passant*innen und Gewerbetreibende, dass die Präsenz von Sicherheitspersonal positiv zu bewerten ist. Über die reine Anwesenheit von Sicherheitspersonal hinaus, wünschen sich Gewerbetreibende ein schnelleres Eintreffen und einen professionelleren Umgang mit Konflikten. Gäste von Hilfeeinrichtungen haben dahingegen oft ein ambivalentes Verhältnis zu Sicherheitspersonal. Berichte von positiven wie negativen Erfahrungen verdeutlichen, dass Interaktionen häufig sehr unterschiedlich verlaufen und stark von Einzelpersonen abhängen. Sicherheitspersonal an Bahnhöfen sollte daher für den Umgang mit Menschen in besonderen sozialen Problemlagen geschult werden, damit respektvolle und deeskalierende Umgangsformen durchgängig praktiziert werden.

8 KOOPERATIVE SICHERHEITSPRODUKTION

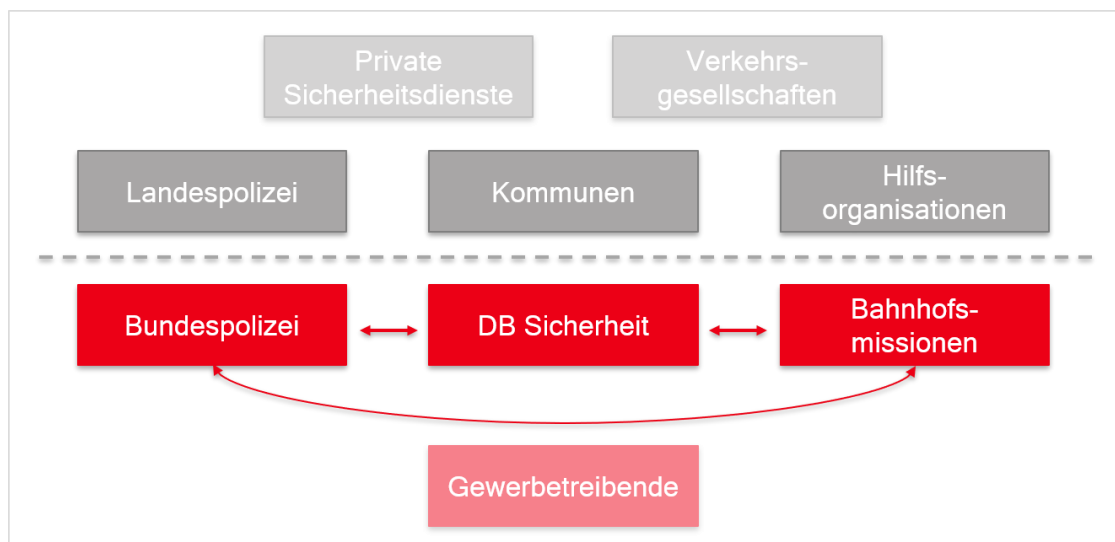
8.1 AKTEURE UND IHRE ZUSTÄNDIGKEITEN

Die komplexen Herausforderungen der Sicherheitsproduktion in und an Bahnhöfen erfordern die Kompetenzen aller beteiligten Akteure vor Ort, denn die Sicherheit aller bedeutet auch, dass sich die Sicherheitsproduktion mit sozialen Problemlagen auseinandersetzen muss. Hier enden die Zuständigkeiten „klassischer“ Sicherheitsakteure und soziale Träger kommen ins Spiel, wodurch eine erweiterte interprofessionelle Kooperation über Sicherheitskräfte hinaus relevant wird. Dabei können Kooperationen trotz oder gerade wegen unterschiedlicher Zuständigkeiten Synergien erzeugen und das Vertrauen der Akteure untereinander stärken. Dieses Kapitel beschäftigt sich daher mit den bestehenden Formen der Zusammenarbeit und Kooperationen im und um den Bahnhof, aber auch mit Herausforderungen und Grenzen der Kooperationen.

Als Liegenschaften der DB sind Bahnhöfe jedoch kein öffentlicher Raum, denn auch wenn sie jederzeit den Reisezweck ermöglichen müssen (siehe Kapitel 5), gilt auf ihrem Gebiet die Hausordnung der DB, für deren Durchsetzung die DB Sicherheit und auch von der DB Sicherheit beauftragte Subunternehmen zuständig sind. In Gewerben innerhalb des Bahnhofs gilt die Hausordnung der DB in der Regel nicht. Manche Gewerbe beschäftigen daher eigene private Sicherheitsdienste. Wird das Hausrecht jedoch übertragen, kann die DB Sicherheit ebenso in den Räumen der Gewerbe aktiv werden. Auch auf eigentlich städtischem Gebiet kann das Hausrecht angewendet werden, wenn die entsprechenden Flächen durch die Erteilung einer vertraglichen Sondernutzung, beispielsweise als Bahnhofszugangslage, überlassen werden, wie im Beispiel der Stadt Hamburg unter anderem an den überdachten Flächen des Hachmannplatz (Bezirksamt Hamburg-Mitte 2014).

An der Sicherheitsproduktion im Kontext von Bahnhöfen sind also unterschiedliche Akteure beteiligt, was einerseits durch die räumliche und soziale Struktur von Bahnhöfen als halböffentliche Räume sowie ihre Umfelder und andererseits durch verschiedene Interessenlagen bedingt ist. Aufgrund dieser besonderen Situation stehen manche Akteure durch ihre divergierenden Zuständigkeiten – hoheitliche Rechte vs. Jedermannsrechte, soziale Arbeit vs. polizeiliche Arbeit – bzw. Interessen qua Definition in einem Spannungsverhältnis. Die folgende Abbildung zeigt die unterschiedlichen Akteure, die an der Sicherheitsproduktion mittelbar oder unmittelbar beteiligt sind:

Abbildung 22: Akteure der Sicherheitsproduktion



Quelle: Eigene Erhebungen.

In der Praxis zeigen sich trotz dieser unterschiedlichen Aufträge verschiedene Kooperationsformen auch im Hinblick auf die Produktion von Sicherheit. An Gremien, Netzwerken und runden Tischen sind verschiedenste Akteure beteiligt, wie die DB Sicherheit, Bundespolizei, Landespolizei, Hilfsorganisationen und teilweise auch kommunale Behörden wie Bezirksamter etc. Auf der Ebene der Einsatzleitungen findet in sogenannten Sicherheitsrunden ein Austausch insbesondere zwischen Bundespolizei und DB Sicherheit statt, beispielsweise zu Großveranstaltungen (Fußballspielen, Konzerten etc.). Auch gemeinsame Streifen, an denen z.B. die Bundespolizei, DB Sicherheit, Landespolizei und weitere private Sicherheitsdienste beteiligt sind, bilden einen Teil dieser Kooperationen. Darüber hinaus bestehen weitere praxisnahe Kooperationen, insbesondere Vertreter*innen der Landespolizeien und von Hilfseinrichtungen stehen häufig in engem Kontakt, um bestimmte Probleme schnell bewältigen zu können. Der Formalisierungsgrad dieser Kooperationen ist dabei uneinheitlich.

Tabelle 1: Bestehende Kooperationsformen

	Berliner Ostbahnhof	Frankfurter Hauptbahnhof	Hamburger Hauptbahnhof
Runder Tisch oder Arbeitsgruppe Bahnhof	/	Bahnhofsmission, DB Sicherheit, Bundespolizei (Sicherheitswirksame Sozialarbeit)	Bezirksamt, Bundespolizei, Landespolizei, Bahnstationsmanager, DB Sicherheit
Sicherheitsrunden	Bahnhofsmanagement, Bundespolizei & DB Sicherheit	Bahnhofsmanagement, Bundespolizei & DB Sicherheit	Bahnhofsmanagement, Bundespolizei & DB Sicherheit
Gemeinsame Wache	/	/	Bundespolizei & Landespolizei
Gemeinsame Streife	/	/	Bundespolizei, Landespolizei, Hochbahnwache & DB Sicherheit
Praxisnahe Kooperationsformen	Koordination zwischen Bundespolizei und örtlichem Abschnitt der Landespolizei/Kontaktbereichsbeamte*innen	OSSIP-Runde und OSSIP-Handy	Koordination zwischen Bundespolizei und örtlichem Abschnitt der Landespolizei/bürgernahen Beamte*innen

Quelle: Eigene Erhebungen.

8.2 ZUSAMMENARBEIT VON SICHERHEITSPERSONAL

Zu den klassischen Sicherheitsakteuren an Bahnhöfen und in den jeweiligen Bahnhofsumfeldern zählen die verschiedenen Polizeien (Bundespolizei und Landespolizei) sowie private Sicherheitsdienste, allen voran die DB Sicherheit, die im Auftrag der DB InfraGO AG das Hausrecht im Bahnhof ausübt. Es bestehen unterschiedliche institutionalisierte und nicht institutionalisierte Kooperationsformen, insbesondere zwischen den Polizeien und zwischen der DB Sicherheit und Bundespolizei.

Insgesamt funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Landespolizei und Bundespolizei gut und vor allem ohne Herausforderungen bei den Zuständigkeiten. Das zeigt sich daran, dass sich die

Bundespolizei und Landespolizei im Rahmen Ihrer Aufgabenwahrnehmung und bestehender Eilzuständigkeiten unterstützen:

„Also das sehe ich persönlich unproblematisch, wenn man sich an die Regularien hält. Wenn die Landespolizei irgendwelche Einsätze hat, wenn wir hören, 20 Personen schlagen sich dort, dann fahren wir dann natürlich mit hin, weil wir wissen, es dauert halt sehr lange, bis wirklich mindestens 30 Kollegen da sind, um ein bisschen zu entlasten“ (ISP_9).

Inwiefern eine gemeinsame Wache der Bundespolizei und Landespolizei (Sicherheitswache) wie am Hamburger Hauptbahnhof zu dieser guten Zusammenarbeit beiträgt bzw. welchen Anteil sie daran hat, lässt sich aus den Erhebungen nicht rekonstruieren. Allerdings zeigen Erkenntnisse aus anderen Kooperationsformen – wie gemeinsame Streifen oder Sicherheitsrunden –, dass Vertrauen durch enge Kooperationen in der Praxis wachsen kann, ebenso wie das Verständnis für ein gemeinsames Aufgabengebiet.

Auch die Kooperation zwischen Bundespolizei und DB Sicherheit funktioniert an vielen Stellen schon gut, jedoch bestehen durch unterschiedliche Arbeitsaufträge und Rechte auf dieser Ebene noch Herausforderungen. An allen drei Standorten werden gemeinsame Sicherheitsrunden sowohl von der DB Sicherheit als auch von der Bundespolizei als positiv hervorgehoben. Hierbei geht es vor allem um die Planung von Sicherheitsstrategien im Umgang mit großen Veranstaltungen wie beispielsweise Fußballerevents. Eine erfolgreiche Zusammenarbeit zeigt sich nicht nur in ihren Ergebnissen, sondern gleichfalls durch ein über die Jahre gewachsenes Vertrauen. So können Synergien gebildet und vorhandene Kapazitäten optimal genutzt werden:

„Bei Veranstaltungen wird sich abgestimmt. Dann stellen wir unser Sicherheitskonzept zur Verfügung, sodass die Bundespolizei weiß, okay, die Sicherheit ist so vertreten, wie können wir eventuell auf Kräfte zurückgreifen, wenn es um Absperrmaßnahmen geht? ... Mit den Jahren wird die Zusammenarbeit auch immer besser und ich nehme wahr, dass das Vertrauen auch sehr gut ist“ (ISP_8).

In der Praxis werden ebenfalls Synergien in nicht institutionalisierter Form genutzt. So wird seitens der Bundespolizei hervorgehoben, dass ein mögliches Zurückgreifen auf Sprachkenntnisse der DB Sicherheit eine Ressource darstellt oder die DB Sicherheit bei Maßnahmen der Bundespolizei den Rücken freihält:

„Wenn wir eine Maßnahme treffen und die DB Sicherheit sieht es, dass wir eine Maßnahme haben, und dann stellen die sich schon dazu, machen so eine äußere Absperrung, drehen sich mit dem Rücken zu uns und machen eine Sicherung nach außen. Sie halten den Rücken frei. Ein sehr gutes Gefühl“ (ISP_9).

Eine weitere Ebene der kooperativen Zusammenarbeit zwischen den Kräften vor Ort liegt in Hamburg insbesondere auch durch die gemeinsame Streife, bestehend aus Bundespolizei, Landespolizei, DB Sicherheit und Hochbahnwache, vor. Man erhofft sich dadurch ein wechselseitiges Voneinander-Lernen der Akteure und die Kooperation über Zuständigkeiten hinaus, um der Problematik der Frustration entgegenzuwirken (IDB_5).

Von der DB Sicherheit werden diese gemeinsamen Streifen als gewinnbringend und positiv eingeschätzt. Durch diese Kooperation lernen sich die unterschiedlichen Akteure im Hinblick auf ihre Aufgaben, Zuständigkeiten und Arbeitsweisen besser kennen. So können Missverständnisse ausgeräumt sowie Unstimmigkeiten und dadurch entstandene Frustrationen in der bisherigen Zusammenarbeit besprochen werden. Gleichzeitig kann ein gemeinsames Verständnis für die zu bewältigenden Aufgaben geschaffen werden und Vertrauen wachsen (ISP_8):

„Da hat sich die Zusammenarbeit gebessert, weil man sich auch untereinander etwas kennenlernt, ... durch diesen gegenseitigen Austausch ist das immer besser geworden. Davor war es immer so, dass – man hat irgendwie keine Lust, sich miteinander zu verständigen. Der eine Teil hat seine Arbeit gemacht und der andere Teil hat seine Arbeit gemacht und

dann kam es auch öfters zu Missverständnissen ... aber ich denke, dafür ist die gemeinsame Streife gut, um sich auszutauschen, zu fragen, warum ist das so?“ (ISP_10)

Darüber hinaus tragen diese gemeinsamen Streifen aus Sicht der DB Sicherheit ebenso zu einer Wertschätzung und Bestätigung ihrer Arbeit durch die Bundespolizei bei, was die Zusammenarbeit nachhaltig verbessern kann (ISP_8). Auch von außen wird die Tätigkeit der gemeinsamen Streife als eine gute Kooperation wahrgenommen, insbesondere weil die Arbeit bereits Früchte trägt, sie wahrnehmbar gemeinsame Ziele verfolgen und an einem Strang ziehen (IDB_4), weshalb auf eine Verstärkung dieser Streife für die nächsten Jahre gehofft wird (IDB_6).

„Also was deutlich zu spüren ist, dass die Situation am Vorplatz sich deutlich gebessert hat, also diese Situation, dass da permanent irgendwelche und das sind die osteuropäischen Gruppen, die sich da gerne aufgehalten haben, die sind ja dann schon spätestens um die Mittagszeit dann so betrunken, dass sie dann auch einfach umfallen und da liegen bleiben. Das hat sich deutlich gebessert ..., die sind natürlich nicht dauerhaft vor Ort, aber dennoch habe ich das Gefühl, dass sich das Bild am Vorplatz, gebessert hat. Also insofern ist es diese Partnerschaft, die da entstanden ist, ein Vorteil“ (IDB_6).

Allerdings werden gegenüber diesen gemeinsamen Streifen insbesondere dort auch Vorbehalte geäußert, diese noch nicht Teil der Praxis sind. Nicht die anlassbezogene Zusammenarbeit ist das Problem – es wird durchaus anerkannt, dass es dieser Kooperation auf unterschiedlichen Ebenen bedarf und eine enge Zusammenarbeit auch notwendig ist. Es besteht die Befürchtung, dass es zu einer Vermischung von Aufgaben kommt und die Bundespolizei dann beispielsweise zur Wahrung des Hausrechts herangezogen wird. Dabei wird auch auf grundlegende Differenzen im Handeln behördlicher und unternehmerischer Akteure verwiesen (ISP_1, ISP_13). Die Erfahrung deutet jedoch darauf hin, dass solche Herausforderungen in der Praxis zu bewältigen sind und die Kooperation gegenseitiges Verständnis und Wertschätzung fördern kann.

Für die Zusammenarbeit von Bundespolizei und DB Sicherheit ergeben sich daher unterschiedliche Herausforderungen, die durch ihre jeweiligen Arbeitsaufträge und die daraus resultierenden Hierarchie-Unterschiede entstehen. Als privater Sicherheitsdienst einer unternehmerischen Struktur hat die DB Sicherheit – im Gegensatz zur Bundespolizei – nur Jedermannsrechte:

„Wir sind eine behördliche Struktur. Wir sind ja genau Vollzugsbeamte mit hoheitlichen Rechten und Pflichten, wir dürfen Zwangsmittel einsetzen, die die DB Sicherheit nicht oder nur in gewissem Rahmen einsetzen darf“ (ISP_1).

Diese Hierarchie-Unterschiede werden für die DB Sicherheit durch eine fehlende Akzeptanz ihrer Tätigkeit in der alltäglichen Arbeit spürbar: *„Es gibt viele Bürger, bei denen fehlt die Akzeptanz der DB Sicherheit. Wenn dann plötzlich ein uniformierter Polizeibeamter vor ihnen steht, sieht das irgendwie total anders aus“ (ISP_9).* Auch werden die tatsächlichen Befugnisse der DB Sicherheit durch Außenstehende infrage gestellt (ISP_15), manche Mitarbeitende beobachten eine Verstärkung dieses Effekts nach der Covid-Pandemie und ebenfalls durch die Tötung von George Floyd in den USA komme es häufiger vor, im Alltag gefilmt zu werden (ISP_6, ISP_10).

Schwierigkeiten ergeben sich für die Zusammenarbeit manchmal auch dann, wenn die Bundespolizei zu einer Maßnahme gerufen wird. Grundsätzlich funktioniert die Zusammenarbeit gut, allerdings wollen sich die Beamt*innen mancher Dienstgruppen neutral verhalten, kein freundschaftliches Verhältnis pflegen und im Zweifel in beide Richtungen ermitteln (ISP_9), beispielsweise bei aufgeheizter Stimmung:

„Dann ist natürlich die Zusammenarbeit unmittelbar erschwert, weil wir natürlich ganz anders eingreifen müssen. Da müssen natürlich beide Seiten dann ganz objektiv aufnehmen und dann kommt es natürlich auch manchmal zu Unstimmigkeiten mit Mitarbeitern der DB Sicherheit“ (ISP_9).

Diese Vorgehensweise wird von der DB Sicherheit an diesem Standort als Belastung empfunden (ISP_10). Dabei scheint diese Haltung der Bundespolizei gegenüber der DB Sicherheit auch personenspezifisch/dienstgruppenspezifisch geprägt zu sein. An einem anderen Standort mit jüngeren Beamt*innen hat sich die Zusammenarbeit deutlich verbessert, die – so die Annahme der DB Sicherheit – ein neues Verständnis etabliert haben. Auch durch gemeinsame Aufgaben bei Vorfällen, die sowohl die Kompetenz der DB Sicherheit als auch der Bundespolizei erfordern, kann Vertrauen wachsen und die DB Sicherheit wird in ihrem Tun bestätigt. Dadurch kann bestehenden Vorbehalten begegnet und die zukünftige Zusammenarbeit verbessert werden.

Durch die gemeinsame Zusammenarbeit bei einer Maßnahme und die Bestätigung durch die Bundespolizei in ihrem Tun hat die DB Sicherheit dort nun keine Hemmungen mehr, die Bundespolizei zu rufen.

„Das ist wirklich besser geworden. Da bin ich auch beruhigt, weil man nicht so diese Hemmung hat. Okay, rufe ich jetzt die BPOL, weil da muss ich das erklären und das erklären, und wieso ist das passiert. Mittlerweile ist es wirklich so okay, du rufst sie, die kommen nicht nur zu zweit, sondern manchmal auch zu sechst an, und gehen jetzt auf unsere Bedürfnisse ein. ‚Okay, was ist passiert? Wie können wir euch unterstützen?‘“ (ISP_15)

Unterschiedliche Arbeitsaufträge von Bundespolizei und DB Sicherheit führen im Alltag auch zu divergierenden Situationseinschätzungen, was zu Lasten einer gemeinsamen Strategie gehen kann. Dies liegt ebenso darin begründet, dass nicht jede Hausrechtsproblematik einer Intervention durch die Polizei im Sinne der Gefahrenabwehr bedarf (ISP_1). Häufig erfordern Hausrechtsverstöße (zunächst) kein Eingreifen der Bundespolizei, weshalb diese auch keinen Handlungsbedarf erkennt:

„Es kommt schon ab und zu vor, dass die [Bundespolizei] sagen, ‚dann lass ihn da liegen‘. Das geht nicht, das ist ja kein Schlafbereich, wenn hier fünf Personen liegen und blockieren den halben Eingang, dann greift unsere Pflicht wieder ein“ (ISP_10).

Nicht nur die Hierarchie-Unterschiede und die voneinander abweichenden Arbeitsaufträge stellen für die Arbeit der DB Sicherheit eine Herausforderung dar. Auch die Akzeptanz der Maßnahmen, die bei der Durchsetzung des Hausrechts zum Einsatz kommen, ist bei Außenstehenden unterschiedlich. Auf der einen Seite wird an die DB Sicherheit von verschiedenen Seiten die Forderung herangetragen, das Sicherheitsempfinden von Kund*innen zu priorisieren. Auf der anderen Seite nimmt DB Sicherheitspersonal Stimmen von Pächter*innen, Bürger*innen und Hilfsorganisationen wahr, die eine Durchsetzung des Hausrechts als problematisch ansehen (ISP_6, ISP_10, ISP_15):

„Wir sind halt immer zwischen den Stühlen, ... also auf der einen Seite kriegen wir zahlreiche Kundeneingaben, die auf uns einprasseln, wo dann heißt, ‚macht mehr, tut mehr für die Sicherheit, tut mehr für das subjektive Sicherheitsgefühl‘“. Dann kommt aber auch auf der anderen Seite die Sozialarbeit, die wiederum sagt: ‚Was tut ihr den Menschen an, warum verdrängt ihr die, was vertreibt ihr die so?‘ Und dann muss man – ein schmaler Grat – wirklich versuchen, den Mittelweg zu finden. Wie kriegen wir jetzt beide Seiten so ein Stück weit auch zufrieden gestellt“ (ISP_8).

Diese Situation verweist auf eine Problemlage, die die Arbeit des Sicherheitspersonals auf eine ganz andere Weise herausfordert. Trotz bestehender Kooperationen zeichnen sich Problemlagen ab, die durch bisherige Strategien nicht gelöst werden können. An allen Standorten zeigt sich eine Machtlosigkeit auch des Sicherheitspersonals gegenüber diesen sozialen Problemlagen.

8.3 DER UMGANG MIT SOZIALEN PROBLEMLAGEN

8.3.1 Verdrängung als Strategie gegen Nutzungsmuster von Menschen mit besonderen sozialen Schwierigkeiten

Wie bereits ausgeführt sind bestimmte Nutzungsmuster, die verstärkt Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten zugeschrieben werden, qua Hausordnung der DB sanktioniert. Dazu gehören das Sitzen und Liegen auf dem Boden, das Betteln und Durchwühlen von Mülleimern nach Pfandflaschen, ebenso wie der Konsum von Alkohol in exzessiver Form und illegaler Drogen (z.B. BTM). Verstoßen Menschen gegen diese Hausordnung, können diese des Ortes verwiesen oder ihnen können gar Hausverbote erteilt werden. Bei einem Verstoß gegen das Hausverbot kann eine Anzeige wegen Hausfriedensbruch gestellt werden.

Diese Vorgehensweise wird auch innerhalb der DB Sicherheit diskutiert. Während einige ein konsequentes Vorgehen als richtig und notwendig erachten (ISP_4, ISP_8) gibt es auch Stimmen, die es als nur begrenzt oder sehr kurzfristig wirksam betrachten (ISP_16). Mitunter zeigt sich auch Frustration des Sicherheitspersonals vor Ort. Das Dokumentieren von Hausfriedensbrüchen nehme sehr viel Zeit und Raum ein, zeige jedoch wenig Effekte. Dies könne auch zu Resignation bzw. einer Infragestellung der Sinnhaftigkeit des Vorgehens führen: *„Dann sind die am Ende schon auch ganz schön damit beschäftigt, Papierkram zu machen, und kann ich auch verstehen, dass er sagt, das ist irgendwie nicht das Ziel. Also ich glaube, die Dunkelziffer ist höher“ (ISP_4).*

Häufig kehren Personen, gegen die eine Anzeige wegen Hausfriedensbruch gefertigt wurde, schnell wieder an die Bahnhöfe zurück. Gerade wenn Menschen unter Alkoholeinfluss Straftaten begehen, würden Anzeigen häufig fallen gelassen:

„Dann heißt es immer so: ‚Ja, er war alkoholisiert, wir können die Anzeige zwar aufnehmen, aber die wird zu 90 % fallen gelassen.‘ Das ist ein ganz großes Problem, weil immer gesagt wird, die waren nicht Herr ihrer Sinne, die können nichts dafür, und dann passiert nichts“ (ISP_15).

Auch für Menschen, gegen die eine hohe Anzahl an Anzeigen wegen Hausfriedensbruch vorliegt, gebe es keine tatsächliche Konsequenz, sodass eine gewünschte abschreckende Wirkung nicht erzielt werden könne (ISP_4, ISP_13, ISP_15). Nur in wenigen Fällen zeigen diese Anzeigen Wirkung, allerdings häufig durch Zufall und nicht durch die (wiederholten) Anzeige(n) wegen Hausfriedensbruch, sondern weil bereits Haftbefehle gegen die Person vorliegen (ISP_4, ISP_10). Vonseiten der Sicherheitskräfte wird daher auch ein stärkeres Eingreifen von der Justiz gefordert und erwartet:

„Eine gesteigerte Ernsthaftigkeit bei der Justiz, dass Straftaten noch konsequenter verfolgt werden, die wir anzeigen, damit die strafrechtliche Arbeit hier nicht für die Katz ist. Wenn schon die Anzeige auf dem Tisch liegt, im Endeffekt, da muss es auch bei der Justiz ankommen und da auch Konsequenzen geben“ (ISP_1).

Maßnahmen der Verdrängung aus dem Bahnhof werden von den verschiedenen Akteuren jedoch nicht zwangsläufig als zielführend betrachtet. Das Sicherheitspersonal vor Ort, sowohl die Bundespolizei als auch die DB Sicherheit, haben das Gefühl, hier „gegen Windmühlen“ (ISP_16) (IDB_5) zu kämpfen. Die Personengruppen werden von einem Zuständigkeitsbereich in den anderen verdrängt. Diese Verdrängungsstrategien haben, wenn überhaupt, nur einen sehr kurzfristigen Erfolg, was Mitarbeiter*innen von Bundespolizei und DB Sicherheit (ISP_2, ISP_16), aber ebenfalls die von der Verdrängung betroffenen Menschen gleichermaßen frustriert:

„Die wissen es ja eigentlich auch, dass sie es nicht dürfen und dass die dann lieber dann draußen konsumieren sollen. Meistens ist man dann halt schon genervt und die sind eigentlich auch genervt. Wir machen es halt, wir machen unseren Job, wir sagen es halt denen,

macht es draußen, geht raus. Aber, wie gesagt, es dauert nicht lange, dann kommen sie wieder rein“ (ISP_2).

Daher wird von den Akteuren vor Ort die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahmen in Zweifel gezogen, ihrer Ansicht nach könne diese Strategie kaum zu langfristigen Verbesserungen führen:

„Letztendlich möchte man die Leute nicht vertreiben, weil wir wissen ja alle, das bringt uns nicht weiter. Es ist quasi Teil der Politik, an der sich was ändern sollte, weil letztendlich ist es halt immer ein Hin- und Hergeschiebe“ (ISP_11).

Auch Teile des Managements nehmen dieses Hin- und Herschieben als einen „Verdrängungswettbewerb“ (IDB_6) wahr und eine starke Verdrängung als eine Form der „brutalen Repression“ (IDB_5). Diese Strategie könne nur ein Teil einer Gesamtstrategie sein, nämlich wenn entsprechende soziale Angebote bestehen, um die verdrängten Menschen aufzufangen:

„Es gibt eigentlich diesen Weg der brutalen Repression, den man gehen könnte, und den anderen Weg, Angebote zu schaffen, die auszuweiten und dann eben verstärkt noch in dieses Thema zu investieren, sprich Ausbau von sozialen Einrichtungen, Schaffen von Alternativen. Wird dieses Problem weggedrückt, dann poppt es an anderer Stelle einfach noch hoch aus meiner Sicht. Wir können es als Gesellschaft nicht einfach nur wegdrücken von den Orten, wo wir es nicht haben wollen, irgendwo in diesen nicht gesehenen Raum, wo eben nicht so viel öffentliche Aufmerksamkeit herrscht wie im Hamburger Bahnhofsumfeld, wo viel öffentliche Aufmerksamkeit vorliegt und es dann sehr präsent ist. Dadurch lösen wir das Problem nicht. Brutale Verdrängung, das ist reine Symptombekämpfung“ (IDB_5).

Die Strategie der Verdrängung durch die Durchsetzung des Hausrechts birgt also unterschiedliche Herausforderungen. So ist die Umsetzung für das beteiligte Sicherheitspersonal frustrierend, weil keine nachhaltigen Wirkungen erzielt werden und Maßnahmen häufig ohne konkrete Konsequenzen bleiben.

8.3.2 Vermittlung in bestehende Hilfsangebote

Dass dieses Problem vonseiten der Leitungsebene erkannt wurde, zeigt sich an unterschiedlichen Strategien, Hilfsangebote zu vermitteln. So wurden Flyer erstellt, mit denen Mitarbeiter*innen der DB Sicherheit Hilfsangebote vermitteln sollten. Mitarbeiter*innen sollen so auch eine Alternative anbieten können:

„Also gerade zur kälteren Jahreszeit drücken wir da meistens immer ein Auge zu. Solange die sich benehmen, natürlich. ... es ist nicht immer nur das typische Rausschmeißen. Tatsächlich versuchen wir auch den Leuten zu helfen, Kältebusse anzufordern oder ihnen diese Anlaufstellen zu zeigen, wo sie dann übernachten können“ (ISP_11).

Allerdings scheitern diese Vermittlungsversuche häufig, was das Sicherheitspersonal frustriert, weil auch diese Strategie nicht zum gewünschten Ergebnis führt. Es zeigt sich, dass viele Angebote, die vermittelt werden, nicht nur kurzfristige Lösungsstrategien darstellen, sondern für die Personen ebenso mit viel Unsicherheit verbunden sind. So wird bemerkt, dass Notunterkünfte aufgrund schlechter Erfahrungen, die von der Regellosigkeit bis hin zu Gewalterfahrungen und Kriminalität reichen, als Unsicherheitsraum wahrgenommen werden:

„Da passieren teilweise Überfälle und Drogen sind da ganz großgeschrieben. Obwohl sie verboten sind, du kriegst überall Drogen, überall“ – „Und Regeln?“ – „Da hält sich keiner dran“ (IHG_25).

Daher meiden manche Menschen, die von Wohnungs- oder Obdachlosigkeit betroffen sind, Notunterkünfte und suchen sich Orte, an denen sie sich geschützter fühlen und autonomer sind (Annen 2020; BMAS 2022; Eisele/Schulz 2023; Engelmann et al. 2020; Sonnenberg 2023; Schneider 2022; Strasser/van den Brink 2008). Dabei ist dieses Wissen um die Situation der Menschen in den Notunterkünften teilweise auch bis zu den Sicherheitskräften durchgedrungen,

die dies aus den Gesprächen mit Menschen, die von Obdachlosigkeit betroffen sind, mitnehmen und auch als Erklärung heranziehen, weshalb angebotene Notunterkünfte nicht genutzt werden:

„Hier ist das Problem, dass diese Anlaufstellen gar nicht schön sein sollen, dass dort sehr viele Straftaten begangen werden und dass sie sich dort unwohl fühlen und lieber deswegen auf der Straße leben“ (ISP_11).

Die Sicherheitsakteure erkennen also, dass Bedarf an einer ganzheitlicheren Strategie besteht, die über die bisherigen Ansätze hinausgeht. Gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen, wie Armut, prekären Arbeitsverhältnissen, Wohnungsnot und (übermäßigem) Konsum von illegalen und legalen Drogen, kann nicht mit kurzfristigen ordnungspolitischen oder sicherheitspolitischen Maßnahmen begegnet werden.

„Die Polizei ist natürlich für eine augenblickliche Lösung oder Intervention da, aber nicht für eine nachhaltige Problemlösung. Wir machen eine kurzfristige oder kurzzeitige Problemlösung, Gefahrenabwehr und dann ist für uns der Einsatz beendet“ (ISP_13).

Besonders deutlich werden diese fehlenden Gesamtstrategien daran, dass es Situationen gibt, in denen alle Akteure gleichermaßen durch beschränkte Möglichkeiten und die Kurzfristigkeit ihrer Maßnahmen an diesen gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen scheitern. Die Situation verschärft sich beispielsweise im Winter mit alkoholisierten, von Obdachlosigkeit betroffenen Menschen, was Mitarbeiter*innen insbesondere der DB Sicherheit überfordert, weil es keine passende Anlaufstelle für diese Menschen mit dieser hohen Vulnerabilität gibt:

„Er wird vom Kältebus nicht mitgenommen, die nehmen nur Hilfesuchende mit, die nicht alkoholisiert sind. Für die Polizei ist es auch kein Fall, weil es ist in den Augen der Bundespolizei keine Gefährdung da, und der Rettungsdienst nimmt ihn auch nicht mit, weil er ist ja alkoholisiert, aber mehr auch nicht“ (ISP_14).

Gerade Polizeien und Sicherheitsdienste stehen vor Herausforderungen, weil gesamtgesellschaftliche soziale Problemlagen nicht mit Ordnungs- und Sicherheitsstrategien allein gelöst werden können. An manchen Stellen scheint es an bedarfsgerechten Angeboten zu fehlen, in die Menschen mit besonderen sozialen Schwierigkeiten vermittelt werden können.

8.4 KOOPERATIONEN ZWISCHEN SICHERHEITSPERSONAL UND HILFSEINRICHTUNGEN

Im unmittelbaren Bahnhofsumfeld und auch an den Bahnhöfen selbst finden sich Hilfseinrichtungen, die auf Bedarfe der Menschen mit besonderen sozialen Herausforderungen eingehen können. Vor allem die Bahnhofsmissionen nehmen hier eine zentrale Rolle ein. Durchaus wahrgenommen werden dabei von den Akteuren die teilweise divergierenden Aufträge und Interessen: *„Wir haben diesen runden Tisch mit der Stadt, mit allen sozialen Trägern sind wir da sehr gut im Austausch, wohlwissend, dass es ein Riesen-Spagat ist“ (IDB_4).*

Die Kooperation zwischen Sicherheitskräften und Hilfseinrichtungen findet auf unterschiedlichen Ebenen statt. So gibt es institutionalisierte Prozesse wie runde Tische, an denen die Bahnhofsmissionen ebenso beteiligt sind wie Sicherheitskräfte der DB Sicherheit, Bundespolizei und Landespolizei. Diese ermöglichen auf einer höheren Ebene einen schnellen und unkomplizierten Austausch. Hier sollen Lösungen gefunden werden, gerade auch für soziale Problemlagen, die einer größeren Gesamtstrategie bedürfen und wo Kompromisse zwischen Bedürfnissen von beispielsweise von Obdachlosigkeit betroffenen Menschen und der Durchsetzung von Interessen des Konzerns durch die DB Sicherheit ausgehandelt werden können:

„Da gibt es jetzt diesen runden Tisch sicherheitswirksame Sozialarbeit, was hier an Zusammenarbeit supergut funktioniert. Also das ist wirklich ein Wir-profitieren-Voneinander. Da gab es jetzt die zweite Runde, das war wirklich ein sehr, sehr guter Austausch, das war richtig

wertschätzend: Da ging es auch darum, wenn der Winter extrem kalt ist, was kann man denn noch tolerieren, wo man Menschen vielleicht schlafen lässt, was der normale Alltag nicht vorsieht. Also da geht man wirklich in den Dialog“ (IH_1).

Die Bahnhofsmissionen und weitere Hilfseinrichtungen nehmen hier eine zentrale Rolle ein und können die Bedürfnisse ihrer Gäste verbalisieren sowie für sie einstehen. Dabei ist der Erfolg nach Ansicht der Beteiligten einerseits abhängig von der Offenheit des institutionellen Gegenübers und andererseits davon, in den Austausch gehen zu können – gerade auch, wenn es Konflikte gibt (IH_1).

Da sich Sozialarbeit und die Arbeit von Sicherheitsakteuren schon im Ansatz stark unterscheiden, werden diese Arbeitsweisen oft nicht als kompatibel aufgefasst und stoßen bei den unterschiedlichen Akteuren auf Vorbehalte (IH_8, IH_10):

„Die Bundespolizei hat Ideen, allerdings halte ich das nicht für realisierbar, dass man zusammen auf Streife geht sozusagen. Da hab ich gesagt, das geht gar nicht. Also sicherlich ist es gut, wenn wir gut im Kontakt sind, und dann kann man vielleicht auch manchen Gästen verklickern, dass Polizei nicht immer was Schlimmes ist, aber wenn wir mit der Bundespolizei, egal ob mit Uniform oder ohne, Bahnhofsrouden machen, machen wir uns glaube ich eher erst mal unglaubwürdig bei den Gästen“ (IH_8).

Dabei zeigen Erfahrungen aus der Praxis, dass das Kennenlernen anderer Institutionen auch durch gemeinsames „Streife-Laufen“ in der Uniform der aufsuchenden Arbeit durchaus ein gegenseitiges Verständnis für die Arbeit des jeweils anderen schaffen kann. Vorurteile können abgebaut und Vertrauen kann gestärkt werden (IE_Z1). Solche Ansätze zeigen sich teilweise auch an den betrachteten Bahnhöfen (IH_1, IH_8), wo beispielsweise die Arbeit der Bahnhofsmission neuen Polizeibeamt*innen vorgestellt wird, um die Institution und ihre Tätigkeit bekannt zu machen und für den Themenbereich zu sensibilisieren:

„Die Polizei hat Menschen, die sind schon fertig ausgebildet, aber die sind jetzt neu hier nach Frankfurt gekommen von einem anderen Standort und dann gibt es auch immer so ein Eröffnungsangebot, wo sie alles gezeigt kriegen, und da war ich jetzt auch dort und hab ihnen einfach was über die Arbeiten von der Bahnhofsmission erzählt, dass die auch wissen, he da habe ich einen Ansprechpartner, wenn was ist, und das funktioniert also wirklich gut“ (IH_1).

Ein gegenseitiges Kennenlernen der jeweiligen Tätigkeit kann gewinnbringend für alle Akteure sein, auch weil sich durch ein solches Vernetzen für den Alltag eine verbesserte Zusammenarbeit ergibt. Das zeigt sich beispielsweise ebenso auf der Ebene der Akteure in der Praxis, insbesondere zwischen der Landespolizei und Hilfsorganisationen sozialer Träger, weil sich die Akteure zwar ihrer professionellen Unterschiede bewusst sind, trotzdem aber versuchen im Gespräch zu bleiben und gemeinsam zu erörtern, wie alle zu einer geeigneten Lösung beitragen können.

„Man pflegt eine gute Kooperation. Nicht, weil man dann jeden Tag dahinläuft und Kaffee trinkt, sondern einfach, weil man immer mal wieder reinschaut, fragt: ‚Ist irgendwas passiert?‘ ... Es ist eine schöne Sache, dass die Polizei dort sehr gerne gesehen wird mittlerweile. Das Arbeiten miteinander, soziale Arbeit und Polizei, das funktioniert auf den Ebenen, wo es funktionieren kann. Wir sind natürlich mit anderen Aufträgen unterwegs und manchmal korrespondiert es natürlich dann auch nicht so ganz, spätestens, wenn es am Datenschutz hängt. Aber wichtig ist, dass wir im Gespräch sind und um unsere Menschen wissen“ (ISP_12).

Dabei werden niedrigschwellige Kontaktmöglichkeiten genutzt, um auf unkomplizierte Art und Weise in Kontakt treten zu können. So sind die bürgernahen Beamt*innen in Hamburg für die sozialen Träger im Bahnhofsumfeld auch telefonisch schnell zu erreichen. Ein ähnliches Konzept besteht in Frankfurt durch das OSSIP-Handy. Dieser enge Draht führt dazu, dass manche Problemlagen durch eine kurze Meldekette effizienter und effektiver sind (ISP_3).

Gerade bei diesen divergierenden Aufgabengebieten und Arbeitsweisen spielt der Faktor Zeit in den Kooperationen eine wichtige Rolle. Es braucht Zeit, um festzustellen, dass diese Unterschiede in Synergien genutzt werden können und dem anderen institutionellen Gegenüber vertraut werden kann:

„Es gibt ein über die Jahre gewachsenes Vertrauensverhältnis, gerade in der Zusammenarbeit, Sozialarbeit, Polizei, was absolut schwierig ist, weil das zwei komplett unterschiedliche Professionen sind, die ganz unterschiedliche Richtungen gehen, aber irgendwann festgestellt haben zum Glück: ‚Wir brauchen einander.‘ Der eine kann ohne den anderen nicht existieren. Es wäre sehr dumm, sich auf seine eigene Rolle wieder zurückzuziehen“ (ISP_3).

Wichtig ist auch hier, dass sich die Akteure teilweise über ihren eigentlichen Aufgabenbereich hinaus zuständig fühlen (ISP_9). Bahnhofsmissionen haben hier auch in der Vergangenheit häufig die Rolle des „Lückenfüllers“ (Goller 2018) übernommen.

„Bevor hier im Bahnhofsviertel irgendeiner nicht mehr weiterweiß, dann bringen sie die Menschen einfach nur zu uns. Wir überlegen uns dann irgendeine Lösung. Manche, wenn sie vielleicht selber mal nachdenken würden (lachend), würden auch auf eine Lösung kommen. Aber wir haben hier einfach den Ruf: Bringen wir ihn mal zur Bahnhofsmission, die sind immer da, denen fällt schon was ein“ (IH_1).

Auch die Landespolizei in Frankfurt (OSSIP) versteht sich als letzten Ansprechpartner: „Wenn wir uns abwenden und wenn wir nicht mehr da sind, ist gar keiner mehr da“ (ISP_3). Zentral ist hierbei das Verständnis der eigenen Aufgabe, sich als Teil eines Systems zu sehen, einer Strategie in der jeder (institutionelle) Partner eine Rolle ausführt und andere Partner unterstützt. Sich zuständig zu fühlen, ist ein wichtiger Faktor für eine erfolgreiche, interprofessionelle Zusammenarbeit. Es hat sich gezeigt, dass die komplexen Aufgaben der Sicherheitsproduktion, insbesondere in Zusammenhang mit sozialen Problemlagen und Menschen mit besonderen sozialen Schwierigkeiten, nur kooperativ bewältigt werden können.

8.5 ZWISCHENFAZIT

Wie erfolgreich Zusammenarbeit und bestehende Kooperationen verlaufen, ist also von unterschiedlichen Faktoren abhängig, wie dem Engagement Einzelner, dem Kenntnisstand über die Tätigkeiten der anderen Akteure und dem gemeinsamen Verständnis für ein Aufgabengebiet.

So hat sich gezeigt, dass erfolgreiche Zusammenarbeit teilweise personenabhängig ist, weshalb Kooperationen institutionalisiert werden sollten. Gerade bei Akteuren, die sich qua Institution stark in ihren Aufgabengebieten unterscheiden, ist darüber hinaus ein Kennenlernen der anderen Institutionen und Rollen notwendig, um Verständnis für die unterschiedlichen Arbeitsweisen zu gewinnen und berufsübergreifendes Vertrauen zu stärken. So sind Sensibilisierungen, Aufklärung über Tätigkeitsgebiete und gegenseitiges persönliches Bekanntmachen zentrale Aspekte, die eine gute Zusammenarbeit fördern können. Dadurch können kürzere Abstimmungswege entstehen, die die Zusammenarbeit vereinfachen, gerade auch im Einzelfall.

Ein interprofessioneller Austausch ist auch deshalb wichtig, um ein gemeinsames Verständnis über Aufgaben/Zuständigkeiten, Ansätze und Ziele zu schaffen. Das stärkt die Motivation, gemeinsam für dieselbe Sache einzustehen und sich gegenseitig zu unterstützen.

Dadurch können einerseits gemeinsame Strategien, Lösungsansätze und ein einheitliches Vorgehen entwickelt und andererseits Vorbehalte abgebaut und Synergien gefördert werden. Das Erkennen von Synergien trotz oder gerade durch unterschiedliche Aufgabengebiete ist vertrauensbildend und wichtig für eine nachhaltige und erfolgreiche Kooperation. Das zeigen die unterschiedlichen Formen der Sicherheitskooperation, auch unter Einbezug sozialer Einrichtungen und Hilfsorganisationen. Dabei brauchen gute und intensive Kooperationen Zeit und

Erfolgs­erleb­nisse. Bei Ereignissen, die zwischen den Akteuren zu Miss­ver­ständ­nissen oder Kon­flik­ten ge­führt haben, be­darf es einer ge­mei­nsa­men Reflexion der An­sich­ten.

In­ge­sam­te zeigt sich, dass die Akteure auf vielen Ebenen bereits über ein ge­mei­nsa­mes Ver­ständ­nis für die Pro­blemlagen ver­fü­gen und er­ken­nen, dass eine ganzheitlichere Strategie von­nö­ten ist, welche die so­zia­len An­ge­bote stärker in den Fokus nimmt. Auch die Ko­o­pe­ra­tionen mit den Kom­mu­nen müssen in­ten­si­viert werden, um Pro­blemlagen, die an Bahnhöfen auf­tre­ten besser be­wältigen zu können – gerade auch für lang­fris­tige Lösungsansätze, die von den Akteuren mit ihren bis­he­ri­gen Kapazitäten und Auf­ga­ben­ge­bie­ten alleine und in den be­ste­hen­den Ko­o­pe­ra­tionen kaum um­ge­setzt werden können.

9 FAZIT

9.1 ZUSAMMENFASSUNG

Stark frequentierte Großbahnhöfe wie der Frankfurter Hauptbahnhof, der Hamburger Hauptbahnhof und der Berliner Ostbahnhof und ihr direktes Umfeld sind markante Orte des urbanen Lebens. Sie vereinen Mobilitätsangebote des Nah-, Regional- und Fernverkehrs mit Einkaufsmöglichkeiten, sind Treffpunkte und Sehenswürdigkeiten, Orte von Geschäftigkeit und Anonymität sowie Kristallisationspunkte sozialer Problemlagen wie Obdachlosigkeit oder Drogenkonsum. Mit der hohen Nutzungsdichte geht auch eine hohe Diversität von Nutzungsformen einher, und Menschen mit sehr unterschiedlichen Gewohnheiten, sozialen Zugehörigkeiten, Lebensstilen und Weltanschauungen treffen auf engem Raum und in ungewohnter Intensität aufeinander, und es kommt auch zu Konflikten.

Vor diesem Hintergrund sind Sicherheit und Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen besonders relevante, aber auch vielschichtige Themen: Die Diversität der Nutzer*innen geht mit großen Unterschieden bei Wahrnehmungen und Bedarfen bezüglich sicherheitsrelevanter Fragestellungen einher, und die vor Ort verantwortlichen Sicherheitsakteure sind mit komplexen Herausforderungen konfrontiert. Wie können Bahnhöfe in diesem Kontext sichere Orte für alle sein?

Auf engem Raum treten an Bahnhöfen unterschiedlichste Nutzungsmuster auf – vom Reisen, Einkaufen, Konsumieren bis hin zum Warten. Sie sind Ausdruck verschiedenster Interessen und Bedürfnisse. Von bestimmten Gruppen von Nutzer*innen zu sprechen greift hierbei jedoch zu kurz, weil sich die Nutzungen der vermeintlichen Gruppen teilweise erheblich überschneiden.

Wie diese unterschiedlichen Nutzungsmuster wahrgenommen und reglementiert werden, hängt von verschiedenen Faktoren ab. So sind bestimmte Formen der Nutzung durch die Hausordnung der DB untersagt. Manche dieser Nutzungsmuster können sich zwar auf das Sicherheitsempfinden auswirken, sind aber strafrechtlich in der Regel kaum relevant. Auch die Vorprägung bestimmter Orte kann für die Wahrnehmung entscheidend sein. So gibt es Orte für den Konsum, Transit und Aufenthalt, an denen abweichende Nutzungen zu Irritationen oder Konflikten führen können, die dort aber nicht verboten sind. Es hat sich aber ebenso gezeigt, dass nicht immer das Nutzungsmuster selbst Auslöser für einen Konflikt ist, sondern durchaus auch, *wer* einer bestimmten Nutzung nachgeht. Gerade die Nutzungsmuster von Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten werden mit ihren Bedürfnissen und Interessen anders wahrgenommen – auch wenn sie denen anderer Gruppen ähneln.

Als wichtiger Faktor für die Koexistenz und ein konfliktfreieres Miteinander wird deutlich, dass geschützte Räume geschaffen werden sollten, die Aufenthalt für alle ermöglichen, die zur Ruhe und Entzerrung beitragen, sodass auch Ausweichmöglichkeiten für divergierende Nutzungsinteressen entstehen.

Die Analyse der Einsatzstatistiken von Bundespolizei und DB Sicherheit sowie Interviews mit Akteuren vor Ort zeigen, dass die polizeiliche Arbeit an Bahnhöfen durch die Bearbeitung von Eigentumsdelikten, Körperverletzungen und Betäubungsmitteldelikten geprägt ist. Die DB Sicherheit bearbeitet ganz überwiegend Hausrechtsverstöße und Hausfriedensbrüche, seltener sind etwa Sachbeschädigungen oder gefährliche oder störende Eingriffe in den Bahnbetrieb. Die Erfassung von Delikten hängt dabei auch von den Prioritäten von Polizeien und Sicherheitsdiensten ab, also der Intensität, mit der vor Ort bestreift und kontrolliert wird. Angesichts der hohen Anzahl von Personen, die die Bahnhöfe nutzen, bleibt das individuelle Risiko, dort von Straftaten oder sicherheitsrelevanten Vorfällen betroffen zu sein, jedoch relativ gering. Gleichzeitig wird an den Bahnhöfen eine zunehmende Aggressivität wahrgenommen, und es gibt Berichte über zielgerichtete Gewalt gegen Obdachlose sowie gegen Mitarbeitende von DB und Sicherheitsakteuren, die im Rahmen zukünftiger Studien stärker beleuchtet werden sollten.

Die Arbeitsschwerpunkte der Sicherheitskräfte vor Ort sind stark durch die örtliche Artikulation sozialer Problemlagen bestimmt, die von dem Umfeld der Bahnhöfe, aber auch seinen baulichen Gegebenheiten und Angebotsstrukturen geprägt sind. Der Umgang mit Menschen in sozialen Schwierigkeiten nimmt dabei viel Raum ein, und Interaktionen etwa zwischen obdachlosen Menschen und Kräften von Bundespolizei oder Sicherheitsdiensten können von beiden Seiten als belastend erlebt werden. Aus- und Fortbildungsangebote für Sicherheitskräfte sind hier ein zentrales Mittel, um Sensibilisierung, Kompetenz und Handlungssicherheit in schwierigen Situationen zu fördern.

Interviews mit Gewerbetreibenden und Gästen von Hilfeeinrichtungen sowie die standardisierte Befragung von Passant*innen zeigen, dass vor allem die wahrgenommene Unberechenbarkeit im Zusammenhang mit Alkohol- und Drogenkonsum sowie das Beobachten von (handgreiflichen) Auseinandersetzungen Unsicherheitsgefühle auslösen. In Bezug auf die empfundene Beeinträchtigung durch ambivalentere Unordnungsphänomene gibt es größere Unterschiede zwischen Bahnhofsnutzer*innen. Gewerbetreibende äußern beispielsweise, dass der Geruch von Kot oder Urin Unbehagen auslöse, fühlen sich dadurch aber nur selten unmittelbar bedroht. Weibliche Passantinnen* und Passant*innen mit Opfererfahrung fühlen sich dahingegen stärker von Unordnungsphänomenen beeinträchtigt als männliche Passanten* oder Passant*innen ohne Opfererfahrung. Darüber hinaus zeigt sich, dass der Umgang mit Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten erlernt werden kann und Berührungängste abgebaut werden können. Gleichwohl wird ihnen häufig mit abwertenden und vorurteilsbehafteten Haltungen begegnet, was von den Betroffenen als belastend empfunden wird.

Inwiefern repressive oder präventive Maßnahmen der Sicherheitsproduktion von Passant*innen bevorzugt werden, lässt sich nicht einheitlich beantworten. Vielmehr gibt es zwischen den drei untersuchten Bahnhöfen Unterschiede, was die Bedeutung lokaler Begebenheiten und Diskurse unterstreicht. Bahnhofsübergreifend verweisen Menschen, die sich öfter am Bahnhof aufhalten, wie Gäste der Hilfeeinrichtungen und Gewerbetreibende, häufig auf die Rolle von sozialer Kontrolle, die durch die Anwesenheit von Mitarbeitenden, Passant*innen und Sicherheitspersonal ausgeübt wird und ein Gefühl von Sicherheit vermittelt. Gewerbetreibende finden die Präsenz von Sicherheitspersonal grundsätzlich sinnvoll, gleichzeitig wünschen sie sich teilweise einen professionelleren Umgang mit Konflikten. Gäste von Hilfeeinrichtungen haben ein ambivalentes Verhältnis zum Sicherheitspersonal, weil die Interaktionen sehr stark von Einzelpersonen abhängen.

Die Sicherheitsproduktion ist an und in Bahnhöfen dabei vor allem durch die räumliche und soziale Struktur geprägt, wodurch Sicherheitsakteure mit komplexen Herausforderungen konfrontiert sind, die teilweise im Zusammenhang mit sozialen Problemlagen stehen. Dabei divergieren die Zuständigkeiten, Interessen und daraus resultierenden Arbeitsaufträge der Akteure teils erheblich, gerade wenn man berücksichtigt, dass in einem erweiterten Sinne der Sicherheitsproduktion auch Hilfeeinrichtungen mitwirken.

An den Bahnhöfen zeigen sich trotz oder gerade wegen dieser Divergenzen Synergien und gelungene Formen der interprofessionellen Kooperation, mit unterschiedlichen Graden der Formalisierung. So bestehen Formen der Zusammenarbeit zwischen klassischen Sicherheitsakteuren, aber auch zwischen Sicherheitsakteuren und Hilfsorganisationen. Kooperationen können trotz oder gerade wegen unterschiedlicher Zuständigkeiten synergetisch wirken und das Vertrauen der Akteure untereinander stärken.

So wird die Zusammenarbeit zwischen der Bundespolizei und der DB Sicherheit, ebenso wie zwischen Hilfsorganisationen und den Landespolizeien in Hamburg und Frankfurt positiv beschrieben. Dabei stellen jedoch Faktoren wie Vorbehalte, Vorurteile und unterschiedliche, teils konfligierende Arbeitsaufträge und Tätigkeitsfelder alle Akteure gleichermaßen vor Herausforderungen. Wichtige Gelingensfaktoren für eine gelungene Zusammenarbeit sind Wissen über die Zuständigkeiten der anderen Akteure, persönliches Kennen der Institutionen und eine

Institutionalisierung der Kooperation. Darüber hinaus bedarf es eines interprofessionellen Austausches, der über Zeit und gemeinsame Erfolgserlebnisse Vertrauen und ein gemeinsames Verständnis der Situation schaffen kann.

So besteht bei den Sicherheitsakteuren zum Teil bereits ein gemeinsames Verständnis für die Herausforderungen im und am Bahnhof. Mehrheitlich wird von den unterschiedlichen Akteuren eine ganzheitliche Strategie, die nicht nur auf Verdrängung und Repression setzt, favorisiert und als zielführend betrachtet. Die bisherigen Zuständigkeiten und Kapazitäten der Akteure reichen dafür allerdings nicht aus, weshalb die Beteiligten auch die Notwendigkeit sehen, sich stärker mit den Kommunen zu vernetzen.

9.2 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Neben akteursspezifischen Empfehlungen, die in der aus der Studie hervorgegangenen Handreichung zusammengestellt und erläutert sind, ergeben sich einige übergreifende Schlussfolgerungen bezüglich des Ziels, Bahnhöfe zu sichereren Orten für alle zu machen:

BAHNHÖFE SIND NICHT NUR ORTE DER MOBILITÄT, SONDERN AUCH DER BEGEGNUNG UND DES SOZIALEN MITEINANDERS

Die angestellten Erhebungen und Analysen haben gezeigt, dass die untersuchten Bahnhöfe von sehr breiten Personengruppen aus vielschichtigen Motiven und auf unterschiedliche Weisen genutzt werden. Sie werden auch von Menschen geprägt, die dort nicht – oder nicht nur – mobil sein wollen, sondern einkaufen, Hilfsangebote nutzen, soziale Kontakte pflegen oder Schutz suchen. Die starke Ausrichtung der Bahnhöfe auf kommodifizierte Nutzungsformen wie das Reisen oder Einkaufen ist nachvollziehbar, sollte jedoch nicht ausschließlich sein. Es scheint vielmehr von zentraler Bedeutung, dass es in Bahnhöfen und in ihrem direkten Umfeld auch Orte gibt, die offener sind und Begegnungen zwischen unterschiedlichen Nutzer*innen einen sicheren, angenehmen Rahmen geben. Solche Räume sollten ausreichend Platz bieten und attraktiv gestaltet sein, und sie dürfen nicht sich selbst überlassen werden, d.h., sie müssen durch zuständige Personen betreut und gepflegt werden. Soziale Einrichtungen wie Bahnhofsmissionen können hierbei eine zentrale Rolle spielen.

SICHERHEITSAKTEURE BEARBEITEN VOR ORT AUCH SOZIALE PROBLEMLAGEN – UND BRAUCHEN DAZU ENTSPRECHENDE KOMPETENZEN

Vollzugsbeamt*innen der Bundespolizei und Mitarbeitende von DB Sicherheit und anderen Sicherheitsdiensten sind an Bahnhöfen mit unterschiedlichen sicherheitsrelevanten Aufgaben betraut, die sie Tag für Tag umsetzen. Ihr Alltag ist dabei jedoch in bedeutendem Ausmaß auch davon geprägt, die Auswirkungen gesellschaftlicher Problemlagen zu bearbeiten, die sich vor Ort etwa in Form von Obdachlosigkeit oder öffentlichem Drogenkonsum manifestieren. Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten sind nicht unmittelbar sicherheitsrelevant, werden aber dann zum Gegenstand sicherheitsdienstlicher oder gar polizeilicher Maßnahmen, wenn ihr Verhalten mit der Hausordnung oder dem Strafrecht in Konflikt gerät. Um diese Begegnungen für beide Seiten angemessen zu gestalten, bedarf es nicht nur klarer Regelungen. Es braucht vor allem auch Wissen um spezifische Problemlagen und um Angebote der Hilfe und Unterstützung, die es häufig im direkten Bahnhofsumfeld gibt. Interaktionen müssen von gegenseitigem Respekt und Verständnis geprägt sein. Um dies zu fördern, sollte in Zukunft auf eine verbesserte themenspezifische Aus- und Fortbildung von Sicherheitskräften sowie eine intensivere Kooperationen zwischen Sicherheitsakteuren und sozialen Einrichtungen gesetzt werden.

DIE KOMPLEXEN SICHERHEITSRELEVANTEN FRAGESTELLUNGEN AN BAHNHÖFEN ERFORDERN VERNETZTE, KOOPERATIVE ANSÄTZE DER SICHERHEITSPRODUKTION

Als zentraler Gelingensfaktor in der Produktion von Sicherheit für alle kann die Vernetzung der Akteure vor Ort gelten. Die Zusammenarbeit zu stärken, unterschiedliche Kompetenzen und Zuständigkeiten zu koordinieren und Synergien zu nutzen sind zentrale Ansatzpunkte, um

weitere Verbesserungen bei der Sicherheit und dem Sicherheitsempfinden zu erreichen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass kreative Lösungen gefunden werden können, wenn alle Akteure ein gemeinsames Verständnis über die Herausforderungen haben und sich als Teil einer Strategie sehen. Dabei ist es zentral, nicht nur die direkt im Bahnhof selbst verorteten Akteure einzubeziehen, sondern auch diejenigen, die im direkten Umfeld des Bahnhofs Gestaltungsaufgaben übernehmen. So sollten etwa weitergehende Kooperationen mit den Kommunen angestrebt werden, um langfristige und vor allem bedarfsgerechte Angebote zu etablieren, die auch die entsprechenden Finanzierungen erhalten – gerade, weil Wohnungs- und Obdachlosigkeit und offener Konsum Zeichen prekärer Lebenssituationen sind, die vor allem in der Breite eine politische Antwort brauchen.

MENSCHEN IN BESONDEREN SOZIALEN SCHWIERIGKEITEN HABEN EIGENE INTERESSEN IN BEZUG AUF DIE SICHERHEIT UND EIN RECHT AUF PARTIZIPATION

Menschen, die auf der Straße leben, öffentlich Drogen konsumieren oder in anderen prekären Situationen leben und sich im Bahnhof oder dessen Umfeld aufhalten, haben ein Recht auf ein sicheres Umfeld. Sicherheit kann für sie z.B. heißen, vor Kälte oder Hitze geschützt, von Menschen und Geschäftigkeit umgeben oder in der Nähe von Anlaufstellen und Hilfsangeboten zu sein. Gesellschaftliche Ausgrenzung und Stigmatisierung sind Faktoren, die ein zusätzliches Risiko für sie darstellen können. Häufig ist ihr Aufenthalt am Bahnhof nicht sicherheitsrelevant, aber auch sie können von sicherheitsrelevanten Vorfällen und Straftaten betroffen oder an deren Entstehung beteiligt sein. Wichtig ist, dass sie nicht einseitig mit Konflikten assoziiert, sondern dass auch ihre Perspektiven und Bedarfe in Diskussionen um die objektive und subjektive Sicherheit einbezogen und bei der Planung von Maßnahmen bedacht werden. Sie sind keine homogene Gruppe, viele von ihnen äußern jedoch das Bedürfnis, als Teil der Gesellschaft und Nutzer*innen von Bahnhöfen akzeptiert zu werden. Ihnen offen gegenüberzutreten und sie für eine Mitwirkung zu gewinnen, kann zur sichereren Gestaltung von Bahnhöfen für alle beitragen.

LITERATURVERZEICHNIS

- Aberson, Christopher L./McVean, Aaron D. W. (2008): Contact and Anxiety as Predictors of Bias Toward the Homeless. In: *Journal of Applied Social Psychology*, H. 12, S. 3009–3035.
- Ait Bihi Ouali, Laila/Graham, Daniel/Barron, Alexander/Trompet, Mark (2020): Gender differences in the perception of safety in public transport. In: *Statistics in Society*, S. 737–769.
- Annen, Philipp (2020): *Agency auf der Straße. Eine biografiethoretische Studie zu jungen Menschen und ihren Wegen in die Wohnungslosigkeit*. 1. Auflage 2020. Wiesbaden.
- Baumgärtner, Theo (2004): Die Situation des Drogenkonsums in Hamburg: Ein Überblick. In: *SUCHT*, H. 1, S. 54–61. <https://econtent.hogrefe.com/doi/abs/10.1024/suc.2004.50.1.54?journalCode=suc>, zuletzt geprüft am 25.09.2023.
- Bezirksamt Hamburg-Mitte (2014): Vereinbarung zur Überlassung der Hallenvordächer (Hachmannplatz/Kirchenallee) und des Personentunnels Mönckebergstraße Hauptbahnhof Hamburg. Regelungen für die Besitzübertragung und Instandhaltung der Hallenvordächer Regelungen für die Besitzübertragung und Instandhaltung der Hallenvordächer Hachmannplatz und der Tunnelverbindung zur Mönckebergstraße zum Zweck der Nutzung als Bahnhofszugangsanlagen. https://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetResource100/GetRessource100.svc/8845c5d6-a7b8-45e9-acd4-775f109056fc/Akte_000.00-04.pdf, zuletzt geprüft am 06.10.2023.
- BIGS (2020): Bedeutung des Schienengüterverkehrs als kritische Infrastruktur. Potsdam. <https://www.bigs-potsdam.org/app/uploads/2021/03/DB-Cargo2020-BIGS-Essenz-Nr.18-WEB.pdf>, zuletzt geprüft am 11.08.2022.
- Birkel, Christoph/Church, Daniel/Erdmann, Anke (2022): Sicherheit und Kriminalität in Deutschland - SKiD 2020. Bundesweite Kernbefunde des Viktimisierungssurvey des Bundeskriminalamts und der Polizei der Länder. www.bka.de/DE/UnsereAufgaben/Forschung/ForschungsprojekteUndErgebnisse/Dunkelfeldforschung/SKiD/skid_node.html, zuletzt aktualisiert am 09.10.2023.
- Blumenthal, Julia von (2004): Die Schill-Partei und ihr Einfluss auf das Regieren in Hamburg. In: *Zeitschrift für Parlamentsfragen*, H. 2, S. 271–287.
- Blumenthal, Julia von (2021): Land (Freie Hansestadt) Hamburg. In: Andersen, Uwe/Bogumil, Jörg/Marschall, Stefan/Woyke, Wichard (Hg.): *Handwörterbuch des politischen Systems der Bundesrepublik Deutschland*. Wiesbaden, S. 465–471.
- BMAS (2022): Ausmaß und Struktur von Wohnungslosigkeit. Der Wohnungslosenbericht 2022 des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales. Bonn. https://www.bmwsb.bund.de/Shared-Docs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/pm-kurzmeldung/wohnungslosenbericht-2022.pdf?__blob=publicationFile&v=1, zuletzt geprüft am 25.09.2023.
- Bodisco, Corinna von (2023): „Safe Place“ in Friedrichshain. Erste geschützte Fläche für obdachlose Menschen am Ostbahnhof eröffnet. In: *Tagesspiegel Online*, 27.01.2023. www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/safe-space-in-friedrichshain-erste-geschuetzte-flaechе-fur-obdachlose-menschen-am-ostbahnhof-eroffnet-9249408.html, zuletzt geprüft am 25.09.2023.
- Boß, Daniela (2018): „Wir sind Penner. Wir sind Abschaum. Wir sind asozial. Wir gehören entfernt.“. In: Wintzer, Jeannine (Hg.): *Sozialraum erforschen. Qualitative Methoden in der Geographie*. Berlin, Heidelberg, S. 3–18.
- Brüchmann, Katharina/Busch-Geertsema, Volker/Heien, Thorsten/Henke, Jutta/Kiesner, Tanja/Pfister, Martin/Schöpke, Sandra (2022): Empirische Untersuchung zum Gegenstand nach § 8 Absatz 2 und 3 Wohnungslosenberichterstattungsgesetz. Forschungsbericht 605. Berlin. <https://www.bmas.de/DE/Service/Publikationen/Forschungsberichte/fb-605-empirische>

untersuchung-zum-wohnungslosenberichterstattungsgesetz.html, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Chowdhury, Subeh/van Wee, Bert (2020): Examining women's perception of safety during waiting times at public transport terminals. In: *Transport Policy*, S. 102–108.

Christiansen, Ulrich A. (2008): *Hamburgs dunkle Welten. Der geheimnisvolle Untergrund der Hansestadt*. Berlin.

Cohrs, Rainer/Czech, Thomas/Fischer, Michael/Flade, Antje/Gaus, Camilla/Kuhlmann, Sandra et al. (2005): *Forschungsvorhaben: SuSi-Plus. Subjektives Sicherheitsempfinden im Personennahverkehr mit Linienbussen, U-Bahnen und Straßenbahnen. Abschlussbericht*. www.iwu.de/fileadmin/publikationen/verkehr/2005_IWUetAl_CohrsEtAl_Abschlussbericht-Forschungsverbundvorhaben-SuSi-PLUS.pdf, zuletzt geprüft am 09.10.2023.

Cozens, Paul/Neale, Richard/Whitaker, Jeremy/Hillier, David (2003): Managing crime and the fear of crime at railway stations—a case study in South Wales (UK). In: *International Journal of Transport Management*, H. 3, S. 121–132.

Daase, Christopher (2010): Der Wandel der Sicherheitskultur. Ursachen und Folgen des erweiterten Sicherheitsbegriffs. In: Zoche, Peter/Kaufmann, Stefan/Haverkamp, Rita (Hg.): *Zivile Sicherheit. Gesellschaftliche Dimensionen gegenwärtiger Sicherheitspolitiken*. Bielefeld, 139–158.

DB AG (2023): *Unsere Hausordnung*. o.O. www.deutschebahn.com/resource/blob/6845616/eeeea830904aee3a3a71c9a49b82d4834/hausordnung-data.pdf, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

DB InfraGO AG (2022): *Willkommen bei Mein_Einkaufsbahnhof!* www.einkaufsbahnhof.de/global/ueber-uns, zuletzt geprüft am 06.10.2023.

Deutscher Bundestag (2023): *Antwort der Bundesregierung. auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Hess, Dr. Bernd Baumann, Dr. Gottfried Curio, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD. Drucksache 20/5649 (20. Wahlperiode)*.

Dudenredaktion (o.J.): *Sicherheit*. Duden online. www.duden.de/rechtschreibung/Sicherheit, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Eisele, Alexander/Schulz, Florian (2023): *Konsequent partizipative Studie zu der Akzeptanz der Unterkünfte und den Lebenslagen wohnungsloser Menschen in Hannover*. In: Borstel, Dierk/Brückmann, Jennifer/Nübold, Laura/Pütter, Bastian/Sonnenberg, Tim (Hg.): *Handbuch Wohnungs- und Obdachlosigkeit*. Wiesbaden, S. 1–15.

Endreß, Christian/Petersen, Nils (2016): *Die Dimensionen des Sicherheitsbegriffs*. Berlin (Dossier Innere Sicherheit). www.bpb.de/politik/innenpolitik/innere-sicherheit/76634/dimensionen-des-sicherheitsbegriffs?p=1, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Engelmann, Claudia/Mahler, Claudia/Follmar-Otto, Petra (2020): *Von der Notlösung zum Dauerzustand. Recht und Praxis der kommunalen Unterbringung wohnungsloser Menschen in Deutschland*. Hg. v. Deutsches Institut für Menschenrechte. Berlin.

Feustel, Robert (2020a): *Eine unendliche Geschichte. Von Menschen und Drogen - Essay*. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)*, H. 49-50, S. 4–9. <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/rausch-und-drogen-2020/321814/eine-unendliche-geschichte/>, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Feustel, Robert (2020b): *Erinnern, vergessen, anpassen, ausbrechen. Drogenkonsum und seine Motive*. In: *SuchtMagazin. Interdisziplinäre Fachzeitschrift der Suchtarbeit und Suchtpolitik*, H. 3, S. 5–10. <https://www.suchtmagazin.ch/2020/articles/id-32020.html>, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Friedrich, Frank/Lukas, Tim/Coomann, Benjamin (2021): Stadtentwicklung und Sicherheit im Bahnhofsviertel - empirische Untersuchung zu den Wirkungen von Aufwertungsmaßnahmen auf Sicherheit und Sicherheitswahrnehmung. Schlussbericht der Bergischen Universität Wuppertal : im Rahmen des BMBF Verbundprojektes: SiBa - Sicherheit im Bahnhofsviertel.

Gangway e.V. (2021): Es ist offiziell! Der Hansaplatz ist der obdachlosenfeindlichste Ort Berlins. Beitrag auf www.gangway.de vom 22.11.2021. Berlin. <https://gangway.de/gewinner-goldene-keule/>, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Gerull, Susanne (2021): Obdachlosenfeindlichkeit. Von gesellschaftlicher Stigmatisierung bis zu Hasskriminalität. In: Amesberger, Helga/Goetz, Judith/Halbmayr, Brigitte/Lange, Dirk (Hg.): Kontinuitäten der Stigmatisierung von ‚Asozialität‘. Wiesbaden, S. 135–148.

Geschke, Daniel (2021): Diskriminierung und Hassgewalt gegen wohnungslose Menschen. Forschungsbericht. Jena. <https://www.idz-jena.de/pubdet/forschungsbericht-diskriminierung-und-hassgewalt-gegen-wohnungslose-menschen-1>, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Goller, Michael (2018): Monitoring für die Bahnhofsmissionen. Ein datengestütztes Instrument zur Organisationsentwicklung. Projektbeschreibung und Ergebnisdarstellung. Hg. v. IN VIA Verlag. Paderborn.

Götz, Sören (2019): Vollkommen sicher ist gar nichts. In: Zeitonline, 31.07.2019. www.zeit.de/mobilitaet/2019-07/frankfurter-hauptbahnhof-bahnsteige-verkehrsmittel-sicherheit-gefahr-risiko, zuletzt geprüft am 06.10.2023.

Häfele, Joachim (2006): „Incivilities“, Kriminalität und Kriminalpolitik. Aktuelle Tendenzen und Forschungsergebnisse. In: Neue Kriminalpolitik, H. 3, S. 104–109.

Hahne, Michael/Hempel, Leon/Pelzer, Robert (2020): (Un-)Sicherheitsgefühle und subjektive Sicherheit im urbanen Raum. Berlin (Berliner Forum Gewaltprävention, 70). https://www.berlin.de/lb/lkbgg/_assets/bfg-70_heft-2.pdf, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Haverkamp, Rita (2020): Sicherheit für Wen? In: Haverkamp, Rita/Langlet, Franca (Hg.): Auf den Spuren der Kommunalen Kriminalprävention in Deutschland. Anfänge - Etablierung - Perspektiven in Wissenschaft und Praxis: Symposium am 11. Februar 2020. Tübingen (Tübinger Schriften und Materialien zur Kriminologie, 44), S. 87–92.

Haverkamp, Rita/Hecker, Meike/Hennen, Ina/Hohendorf, Ines (2020): SiBa - Werkzeugkasten. Der (Kriminal-)Prävention. Unter Mitarbeit von Tim Lukas und Benjamin Coomann. Eberhard Karls Universität Tübingen/Bergische Universität Wuppertal. https://www.buk.uni-wuppertal.de/fileadmin/site/buk/SiBa/SiBa_Werkzeugkasten.pdf, zuletzt geprüft am 28.11.2022.

Haverkamp, Rita/Hecker, Meike/Hennen, Ina/Hohendorf, Ines (2021): SiBa - Sicherheit im Bahnhofsviertel. Schlussbericht. Unter Mitarbeit von TIB - Technische Informationsbibliothek Universitätsbibliothek Hannover, Technische Informationsbibliothek (TIB), Rita Haverkamp, Meike Hecker, Ina Hennen und Ines Hohendorf. Eberhard Karls Universität Tübingen.

Hecker, Wolfgang (2002): Bahnhöfe - öffentlicher Raum für alle? Zur rechtlichen Stellung der Bahnhöfe, dem Recht auf Zugang und Aufenthalt sowie der Zulässigkeit von Hausverbot. Rechtsgutachten. 1. Auflage. Bielefeld.

Heinrich, Kathrin/Kläser, Timo A./Schuhmacher, Hans-Georg (2019/2020): Trinkerraum in Mannheim. Der politische und gesellschaftliche Prozess bis zur Entwicklung und Implementierung eines alkoholakzeptierenden Angebots für Menschen mit Alkoholabhängigkeit der kommunalen Suchthilfe in Mannheim. Themenschwerpunkt: Drogenkonsumräume. In: rausch - Wiener Zeitschrift für Suchttherapie, H. 1, S. 248–256.

idh (2021): OSSIP – Offensive Sozialarbeit. Aufsuchende Betreuung und Fallmanagement für DrogenkonsumentInnen im Bahnhofsviertel. www.idh-frankfurt.de/ossip, zuletzt geprüft am 06.10.2023.

Janke, Klaus (2016): Explodierende Mieten im verruchten Viertel. Gentrifizierung in Frankfurts Bahnhofsviertel. In: *WirtschaftsWoche*, 11.08.2016. www.wiwo.de/finanzen/immobilien/gentrifizierung-in-frankfurts-bahnhofsviertel-explodierende-mieten-im-verruchten-viertel/13967158.html, zuletzt geprüft am 09.10.2023.

Kleinschmidt, Helmut/Kuhlmei, Marcel/Fleischer, Dirk (2009): Projektbericht: Verbesserung der subjektiven Sicherheit im öffentlichen Personenverkehr. Hg. v. Dekan Fachbereich Polizei und Sicherheitsmanagement. Hochschule für Wirtschaft und Recht, FB Polizei und Sicherheitsmanagement. Berlin (Beiträge des Fachbereichs 5 / Fachbereich Polizei und Sicherheitsmanagement, 3). <https://www.hwr-berlin.de/fileadmin/portal/Dokumente/Fachbereiche-Institute/FB5/Forschung/FB-5-Heft-03.pdf>, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Kober, Marcus (2016): Lagebilder zur Sicherheit im ÖPV. In: Kober, Marcus/Frevel, Bernhard (Hg.): *Sicherheitskooperation für Bus und Bahn*. Frankfurt/Main, S. 132–174.

Krüger, Anja (2019): Die gefühlte Sicherheit. Todesfall im Frankfurter Hauptbahnhof. In: *taz*, 30.07.2019. <https://taz.de/Todesfall-im-Frankfurter-Hauptbahnhof/!5610035/>, zuletzt geprüft am 09.10.2023.

Lee, Barrett A./Farrell, Chad R./Link, Bruce G. (2004): Revisiting the Contact Hypothesis: The Case of Public Exposure to Homelessness. In: *American Sociological Review*, H. 1, S. 40–63.

Leipersberger, Tatjana (2023): Obdachlos und psychisch krank im Jahre 2022 – Versuch einer Bestandsaufnahme im urbanen Raum. In: Borstel, Dierk/Brückmann, Jennifer/Nübold, Laura/Pütter, Bastian/Sonnenberg, Tim (Hg.): *Handbuch Wohnungs- und Obdachlosigkeit*. Wiesbaden, S. 1–12.

McCarthy, Orla Thérèse/Caulfield, Brian/O'Mahony, Margaret (2016): How transport users perceive personal safety apps. In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, S. 166–182.

Paluck, Elizabeth L./Green, Seth A./Green, Donald P. (2019): The contact hypothesis re-evaluated. In: *Behavioural Public Policy*, H. 2, S. 129–158.

Pollich, Daniela (2017): Opferwerdung wohnungsloser Menschen. Ein Überblick zum Stand der Forschung zu Theorien, Methoden, Opfern und Tätern. Institut für interdisziplinäre Konflikt- und Gewaltforschung (IKG Working Paper, 11). <https://core.ac.uk/download/pdf/211835991.pdf>, zuletzt geprüft am 25.09.2023.

Reuband, Karl-Heinz (2002): Law and Order als neues Thema bundesdeutscher Politik? Wie es zum Wahlerfolg der Schill Partei in Hamburg kam und welche Auswirkungen dies hat. In: *Neue Kriminalpolitik*, H. 1, S. 8–13.

Schenk, Frithjof Benjamin (2007): Bahnhöfe: Stadttore der Moderne. In: Schlägel, Karl/Ackert, Markus/Schenk, Frithjof Benjamin (Hg.): *Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte*. Frankfurt, S. 141–155.

Schneider, Luisa T. (2022): 'My home is my people' homemaking among rough sleepers in Leipzig, Germany. In: *Housing Studies*, H. 2, S. 232–249.

Schweer, Thomas (2008): Die Drogenabhängigen. In: Schweer, Thomas/Strasser, Hermann/Zdun, Steffen (Hg.): "Das da draußen ist ein Zoo, und wir sind die Dompteure". *Polizisten im Konflikt mit ethnischen Minderheiten und sozialen Randgruppen*. 1. Auflage. Wiesbaden, S. 153–164.

- Sonnenberg, Tim (2023): In Deutschland muss niemand wohnungslos sein – Diskriminierung von wohnungslosen Personen. In: Borstel, Dierk/Brückmann, Jennifer/Nübold, Laura/Pütter, Bastian/Sonnenberg, Tim (Hg.): Handbuch Wohnungs- und Obdachlosigkeit. Wiesbaden, S. 1–13.
- Stadt Frankfurt am Main (2023): Der Frankfurter Weg in der Drogenpolitik. Frankfurt/Main. <https://frankfurt.de/themen/gesundheit/drogen-und-sucht-/der-frankfurter-weg-in-der-drogenpolitik>, zuletzt geprüft am 25.09.2023.
- Steguweit, Christian (1996): Die neue Bahn - eine komplexe Gestaltungsaufgabe. In: BDA/DB AG/DAZ (Hg.): Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Unter Mitarbeit von Meinhard von Gerkan. Braunschweig/Wiesbaden, S. 303–311.
- Stern (2001): Bahn-Chef will Obdachlose aus Bahnhöfen vertreiben. In: Stern, 14.10.2001. www.stern.de/politik/deutschland/deutsche-bahn-bahn-chef-will-obdachlose-aus-bahnhoefen-vertreiben-3376146.html, zuletzt geprüft am 09.10.2023.
- Strasser, Hermann/van den Brink, Henning (2008): Die Obdachlosen. In: Schweer, Thomas/Strasser, Hermann/Zdun, Steffen (Hg.): "Das da draußen ist ein Zoo, und wir sind die Dompteure". Polizisten im Konflikt mit ethnischen Minderheiten und sozialen Randgruppen. 1. Auflage. Wiesbaden, S. 139–152.
- Sundling, Catherine/Ceccato, Vania (2022): The impact of rail-based stations on passengers' safety perceptions. A systematic review of international evidence. In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, S. 99–120.
- Uhl, Alfred/Springer, Alfred (1997): Die Wiener Drogenszene. Hg. v. WUV–Universitätsverlag. Ludwig Boltzmann Institut für Suchtforschung. Wien.
- van den Brink, Henning (2004): Wohnungslosigkeit. Ein verdrängtes Phänomen am Rand der Gesellschaft. Hg. v. Universität Duisburg-Essen, Institut für Soziologie. Duisburg (Duisburger Beiträge zur soziologischen Forschung, 7).
- Weber, Julia (2021): "Herumlungern" als eigensinnige Alltagspraxis. In: Domenig, Aya/Schärer, Thomas/Weber, Julia/Krusche, Jürgen (Hg.): Die fragmentierte Stadt, S. 72–87.
- Werse, Bernd/Kamphausen, Gerrit (2023): MoSyD Szenestudie 2022. Die offene Drogenszene in Frankfurt am Main. Frankfurt/Main. www.uni-frankfurt.de/136573211/MoSyD_Szenebefragung_2022_final.pdf, zuletzt geprüft am 25.09.2023.
- Wimber, Hubert/Werse, Bernd (2018): Wem gehört die Stadt? Null Toleranz gegenüber der Drogenszene. In: akzept e.V. Bundesverband, akzept e.V./Deutsche AIDS-Hilfe, Deutsche/JES e.V. Bundesverband, J. e.V.E.S. (Hg.): 5. Alternativer Drogen- und Suchtbericht 2018. 1. Aufl. Lengerich, S. 14–21.
- Wucherpfennig, Claudia (2006): Bahnhof - (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel. Eine "neue kulturgeographische" Analyse. Oldenburg (Wahrnehmungsgeographische Studien, 22).
- Yavuz, Nilay/Welch, Eric W. (2010): Addressing fear of crime in public space: gender differences in reaction to safety measures in train transit. In: Urban Studies, H. 12, S. 2491–2515.
- ZDF (2022): Elendsquartier Bahnhofsviertel. www.zdf.de/politik/laenderspiegel/elendsquartier-bahnhofsviertel-100.html, zuletzt geprüft am 25.09.2022.
- Zegras, P. Christopher/Butts, Kuan/Cadena, Arturo/Palencia, Daniel (2015): Spatiotemporal dynamics in public transport personal security perceptions: digital evidence from Mexico City's periphery. In: Thomopoulos, Nikolas/Givoni, Mosche/Rietveld, Piet (Hg.): ICT for Transport, S. 115–139.

INTERVIEWVERZEICHNIS

INTERVIEWS MIT DB-MITARBEITER*INNEN

IDB_1:	Gruppeninterview, geführt am 28.03.2023
IDB_2:	Einzelinterview, geführt am 20.03.2023
IDB_3:	Einzelinterview, geführt am 21.03.2023
IDB_4:	Gruppeninterview, geführt am 20.04.2023
IDB_5:	Einzelinterview, geführt am 07.06.2023
IDB_6:	Gruppeninterview, geführt am 07.06.2023

INTERVIEWS MIT POLIZEIEN UND SICHERHEITSPERSONAL

ISP_1:	Einzelinterview, geführt am 21.03.2023
ISP_2:	Einzelinterview, geführt am 23.05.2023
ISP_3:	Einzelinterview, geführt am 20.04.2023
ISP_4:	Einzelinterview, geführt am 20.04.2023
ISP_5:	Einzelinterview, geführt am 20.04.2023
ISP_6:	Einzelinterview, geführt am 20.04.2023
ISP_7:	Einzelinterview, geführt am 20.04.2023
ISP_8:	Gruppeninterview, geführt am 20.04.2023
ISP_9:	Gruppeninterview, geführt am 06.06.2023
ISP_10:	Einzelinterview, geführt am 06.06.2023
ISP_11:	Einzelinterview, geführt am 06.06.2023
ISP_12:	Gruppeninterview, geführt am 27.06.2023
ISP_13:	Einzelinterview, geführt am 14.07.2023
ISP_14:	Einzelinterview, geführt am 24.07.2023
ISP_15:	Gruppeninterview, geführt am 31.07.2023

INTERVIEWS MIT GEWERBETREIBENDEN UND BESCHÄFTIGTEN

IGT_1:	Gruppeninterview, geführt am 26.05.2023
IGT_2:	Einzelinterview, geführt am 24.05.2023
IGT_3:	Einzelinterview, geführt am 24.05.2023
IGT_4:	Einzelinterview, geführt am 24.05.2023
IGT_5:	Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IGT_6:	Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IGT_7:	Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IGT_8:	Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IGT_9:	Einzelinterview, geführt am 06.06.2023

IGT_10:	Einzelinterview, geführt am 07.06.2023
IGT_11:	Gruppeninterview, geführt am 08.06.2023
IGT_12:	Einzelinterview, geführt am 27.06.2023
IGT_13:	Einzelinterview, geführt am 10.07.2023
IGT_14:	Einzelinterview, geführt am 10.07.2023
IGT_15:	Einzelinterview, geführt am 26.06.2023
IGT_16:	Einzelinterview, geführt am 10.07.2023
IGT_17:	Einzelinterview, geführt am 10.07.2023
IGT_18:	Einzelinterview, geführt am 10.07.2023
IGT_19:	Einzelinterview, geführt am 10.07.2023
IGT_20:	Einzelinterview, geführt am 10.07.2023
IGT_21:	Einzelinterview, geführt am 11.07.2023
IGT_22:	Einzelinterview, geführt am 11.07.2023
IGT_23:	Einzelinterview, geführt am 11.07.2023
IGT_24:	Einzelinterview, geführt am 11.07.2023
IGT_25:	Einzelinterview, geführt am 11.07.2023
IGT_26:	Einzelinterview, geführt am 13.07.2023

INTERVIEWS MIT HILFSEINRICHTUNGEN

IH_1:	Einzelinterview, geführt am 20.03.2023
IH_2:	Einzelinterview, geführt am 20.03.2023
IH_3:	Einzelinterview, geführt am 21.03.2023
IH_4:	Einzelinterview, geführt am 20.04.2023
IH_5:	Einzelinterview, geführt am 20.04.2023
IH_6:	Gruppeninterview, geführt am 07.06.2023
IH_7:	Gruppeninterview, geführt am 08.06.2023
IH_8:	Einzelinterview, geführt am 28.04.2023
IH_9:	Einzelinterview, geführt am 11.05.2023
IH_10:	Einzelinterview, geführt am 02.06.2023

INTERVIEWS MIT GÄSTEN DER HILFSEINRICHTUNGEN

IHG_1:	Einzelinterview, geführt am 04.05.2023
IHG_2:	Einzelinterview, geführt am 04.05.2023
IHG_3:	Einzelinterview, geführt am 04.05.2023
IHG_4:	Einzelinterview, geführt am 04.05.2023
IHG_5:	Einzelinterview, geführt am 04.05.2023

IHG_6: Einzelinterview, geführt am 04.05.2023
IHG_7: Einzelinterview, geführt am 04.05.2023
IHG_8: Einzelinterview, geführt am 04.05.2023
IHG_9: Einzelinterview, geführt am 24.05.2023
IHG_10: Einzelinterview, geführt am 24.05.2023
IHG_11: Einzelinterview, geführt am 24.05.2023
IHG_12: Einzelinterview, geführt am 24.05.2023
IHG_13: Einzelinterview, geführt am 24.05.2023
IHG_14: Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IHG_15: Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IHG_16: Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IHG_17: Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IHG_18: Einzelinterview, geführt am 25.05.2023
IHG_19: Einzelinterview, geführt am 07.06.2023
IHG_20: Einzelinterview, geführt am 07.06.2023
IHG_21: Einzelinterview, geführt am 07.06.2023
IHG_22: Einzelinterview, geführt am 07.06.2023
IHG_23: Einzelinterview, geführt am 07.06.2023
IHG_24: Einzelinterview, geführt am 08.06.2023
IHG_25: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023
IHG_26: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023
IHG_27: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023
IHG_28: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023
IHG_29: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023
IHG_30: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023
IHG_31: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023
IHG_32: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023
IHG_33: Einzelinterview, geführt am 09.06.2023

INTERVIEWS MIT EXTERNEN AKTEUREN UND EXPERT*INNEN

IF_P1: Einzelinterview, geführt am 24.03.2023
IF_Z1: Einzelinterview, geführt am 18.07.2023
IE_1: Gruppendiskussion, geführt am 13.09.2023
IE_2: Gruppendiskussion, geführt am 20.09.2023
IE_3: Gruppendiskussion, geführt am 27.09.2023



**CAMINO
WERKSTATT FÜR FORTBILDUNG,
PRAXISBEGLEITUNG UND
FORSCHUNG IM SOZIALEN
BEREICH GGMBH**

MAHLOWER STR. 24 • 12049 BERLIN
TEL +49(0)30 610 73 72-0
FAX +49(0)30 610 73 72-29
MAIL@CAMINO-WERKSTATT.DE
WWW.CAMINO-WERKSTATT.DE