

Tim Lukas & Benjamin Coomann

Die Verlagerung von Disorder – Eine Fallstudie zur städtebaulichen Kriminalprävention im Bahnhofsviertel

Deliktsverlagerung ist ein Begriff, der vorrangig die nicht-intendierten Nebenfolgen städtebaulicher Kriminalprävention kennzeichnet. Evaluationsstudien haben gezeigt, dass die Verlagerung von Kriminalität eine mögliche, aber keine zwingende Folge kriminalpräventiver Maßnahmen sein kann. Am Beispiel des Düsseldorfer Bahnhofsviertels widmet sich der vorliegende Artikel der Verlagerung von Disorder-Phänomenen, die wir mit Hilfe von leitfadengestützten Expert*inneninterviews und Gruppendiskussionen, strukturierten Ortsbegehungen und teilnehmenden Beobachtungen untersuchen. Im Ergebnis zeigen sich deutliche Hinweise auf Verlagerungsbewegungen, die zu intensivierten Konflikten im Umfeld des Düsseldorfer Hauptbahnhofs führen.

Schlagwörter: Bahnhofsviertel; Crime prevention through environmental design; Design out crime; Disorder-Phänomene; Städtebauliche Kriminalprävention; Verlagerung

The Displacement of Disorder – a Case Study on Urban Crime Prevention in Train Station Districts

Displacement is a term principally linked with the unintended effects of urban crime prevention. Evaluation research has shown that crime displacement can be a potential but not mandatory consequence of crime prevention initiatives. Using the Düsseldorf train station district as an example, this paper is dedicated to the displacement of disorder, which we investigate by means of guided expert interviews and group discussions, structured site visits and participatory observations. As a result, there are clear indications of displacement tendencies, which lead to intensified conflicts in the vicinity of Düsseldorf central station.

Keywords: crime prevention through environmental design, design out crime, disorder, displacement, train station district, urban crime prevention

1. Einleitung

Ein wiederkehrender und zentraler Kritikpunkt an der städtebaulichen Kriminalprävention ist die örtliche Verlagerung von Kriminalität, die seit jeher als Achillesferse aller situationsbezogenen Strategien der Kriminalprävention gilt (Welsh, Mudge & Farrington, 2010, S. 305). Städtebauliche Ansätze der Kriminalprävention zielen auf eine Veränderung von Gelegenheitsstrukturen, mit der durch situative Eingriffe in die gebaute Umwelt Tatgelegenheiten unterbunden und legales Verhalten unterstützt werden soll (Stummvoll, 2015, S. 28). Das Spezifische an der städtebaulichen Prävention ist ihr Anspruch auf eine Beeinflussung von Verhal-

tensweisen durch die Gestaltung von Raum. Der physische Raum soll dabei so gestaltet werden, dass er die Möglichkeiten für die Begehung von Straftaten reduziert (Belina, 2007, S. 228). Im Vordergrund steht insofern eine Orientierung an räumlichen Situationen und nicht an den Motivationen potentieller Täter*innen, so dass der situationsbezogene Ansatz bereits frühzeitig als eine „Kriminologie ohne Täter“ (Sessar, 1997) charakterisiert wurde. Das Vorhandensein motivierter Täter*innen wird dabei als gegeben vorausgesetzt, ihre räumliche Ab- und Umlenkung wird unter dem Schlagwort „Deflection“ (Barr & Pease, 1990) als eine Strategie betrachtet, welche die Kriminalität lokal reduzieren soll.

Städtebauliche Kriminalprävention aber zielt nicht nur auf die Prävention von Kriminalität, sondern auch auf die Erhöhung des Sicherheitsgefühls, das in einem kausalen Zusammenhang mit der Wahrnehmung sogenannter Disorder-Phänomene und Incivilities in öffentlichen Räumen betrachtet wird (Oberwittler, Janssen & Gerstner, 2017). Beide Begriffe bezeichnen subjektiv empfundene Störungen der sozialen und normativen Ordnung, in denen sich der „Verlust oder die Abwesenheit einer formellen oder informellen sozialen Kontrolle dokumentiert“ (Rolfes, 2015, S. 126). Es handelt sich dabei zumeist um Phänomene der physisch-materiellen Verwahrlosung, wie etwa die Folgen von Vandalismus und Verschmutzung, und um als abweichend markierte Verhaltensweisen unterhalb der Schwelle zur Strafbarkeit, zu denen beispielsweise der öffentliche Alkoholkonsum oder der Aufenthalt marginalisierter Gruppen auf öffentlichen Plätzen (z. B. Suchtkranke, Obdach- und Wohnungslose) zählt (Skogan, 2015, S. 465 ff.). Im umstrittenen „Broken Windows-Ansatz“ (Wilson & Kelling, 1996) gelten solchermaßen „sichtbare Erscheinungsformen von Armut“ (Häfele, 2013, S. 180) als Wegbereiter der Straßenkriminalität und Charakteristika sogenannter Angsträume, deren Beseitigung auch ein zentrales Themenfeld der kriminalpräventiven Stadtplanung darstellt, da Unsicherheit auf diese Weise scheinbar örtlich begrenzt und ausgeräumt werden kann (Bescherer, Krahrmer & Lukas, 2017, S. 10).

Der vorliegende Beitrag berichtet Ergebnisse aus dem Umfeld des Düsseldorfer Hauptbahnhofs, das eines der drei Untersuchungsgebiete des Forschungsprojekts „Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa)“ bildet (Haverkamp et al., 2018). Bahnhofsviertel gelten als Orte, an denen sich in vielen Großstädten die beschriebenen Disorder-Phänomene konzentrieren. Bahnhofsviertel sind „der alltägliche Lebensmittelpunkt derer, die dem Stadtbild nicht recht entsprechen mögen: Bettelnde, Arme, Suchtkranke, Obdach- oder Wohnungslose, Tagelöhner*innen und Sexarbeiter*innen“ (Thurn, 2021, S. 45). Zugleich ist der Standortkomplex Bahnhof vielerorts Ausgangspunkt kommunaler Bemühungen, das zentrumsnahe Umfeld der Bahnhöfe zu attraktivieren und als ‚Tor zur Innenstadt‘ nachhaltig zu entwickeln. Besonders die stadtstrukturelle Zentralität der Bahnhöfe und ein seit Jahren fortdauernder Trend zum Wohnen in der Stadt machen das Bahnhofsviertel mit seinen Verkehrsinfrastrukturen heutzutage zu einem Ort, der den Kommunen und ihren Bürger*innen ebenso attraktiv erscheint wie Investor*innen und Projektentwickler*innen. Rund um die großen Bahnhöfe entstehen in zahlreichen Städten neue Wohnanlagen, Hotels, Geschäfts- und Dienstleistungszentren, die als punktuelle Interventionen zu einer generellen Aufwertung der Bahnhofsviertel führen sollen. Anlässe für Investitionen und Umgestaltungen müssen jedoch nicht zwingend akute städtebauliche Defizite sein, sondern können auch aus städtischen Verdichtungsprozessen, Nutzungsänderungen oder Renditeerwartungen von Investoren(gruppen) resultieren. Deren Bauprojekte haben häufig eine „rigide Trennung nach dem erwünschten und dem unerwünschten Publikum zur Folge, um Konfrontationen mit sozialer Marginalität zu vermeiden“ (Legnaro, 2017, S. 14). Zentrale Bedeutung hat dabei die Umgestaltung des öffentlichen und halböffentlichen.

Freiraums, dessen Entwicklung im Bahnhofsviertel sehr häufig Aspekte der städtebaulichen Kriminalprävention berücksichtigt.

2. Städtebauliche Kriminalprävention

Die Konzeptualisierung kriminalpräventiver Prinzipien in der Stadtplanung beruht auf Strategien, die unter dem Sammelbegriff der situativen Kriminalprävention in jüngerer Zeit Prominenz in der Erklärung und Prävention kriminellen Verhaltens erfahren haben (Kohl, 2012; Stolle, 2015). Situationsbezogene Ansätze der Kriminalprävention verfolgen das Ziel, Tatgelegenheiten systematisch zu reduzieren: Die Zugänglichkeit von Tatmitteln und Tatobjekten soll verringert, das Misserfolgsrisiko der Begehung von Straftaten soll erhöht werden (Clarke, 1997, S. 4). Durch die Analyse von Gelegenheitsstrukturen soll die Deliktbegehung als Ereignis quantitativ reduziert, qualitativ gemindert oder zumindest in ihren unmittelbaren Folgen geringgehalten werden. Dazu zählt auch die Reduzierung von kriminalitätsbezogenen Unsicherheitsgefühlen, die als besonders wirkmächtig in den „urbanen Angsträumen“ (Ruhne, 2020) wahrgenommen werden. In der Praxis der städtebaulichen Kriminalprävention wird davon ausgegangen, dass durch die gezielte Umsetzung baulich-gestalterischer Maßnahmen Einfluss auf die lokalen Tatgelegenheitsstrukturen und damit auf das Ausmaß der Kriminalität und Kriminalitätsfurcht im öffentlichen Raum genommen werden kann. Das Spektrum der Handlungsempfehlungen reicht dabei von einer „Verbesserung der Ausleuchtung von öffentlichen und privaten Räumen in der Nacht über ihre Zonierung und über kontrollierte Zugänge bis hin zu Gebäudeformen und -ausrichtungen, um als Response das Unterlassen von Taten, die Erhöhung der informellen sozialen Kontrolle im Sinne natürlicher Überwachung sowie der territorialen Verantwortungsübernahme und die Trennung nicht kompatibler und Konflikte induzierender Nutzungen voneinander zu bewirken“ (Schubert, 2016, S. 56).

Ihre theoretische Begründung finden städtebauliche Strategien der Kriminalprävention in *Rational Choice*-basierten Kriminalitätstheorien, deren präventive Logik auf einer Vorstellung von Kriminalität als individueller Nützlichkeitsabwägung beruht, und welche die Ursachen der Kriminalität in solchen situativen Umständen verorten, die kriminelle Handlungen ermöglichen oder zumindest begünstigen. So geht der „Routine Activities“-Ansatz (Cohen & Felson, 1979) davon aus, dass sich Kriminalität immer dort ereignet, wo drei Bedingungen in Raum und Zeit zusammenfallen: motivierte Täter*innen, Tatgelegenheiten und die Abwesenheit einer effektiven Kontrollinstanz. Operationalisiert als rationale Wahl, wird erwartet, dass der „Reasoning Criminal“ (Cornish & Clarke, 1986) im Vorfeld einer kriminellen Handlung deren Kosten und Nutzen kalkuliert, um sich auf dieser Grundlage für oder gegen die Ausführung der Handlung zu entscheiden. Übertragen in die raumbezogenen Handlungsoptionen von Ansätzen wie „Defensible Space“ (Newman, 1972) und „Crime Prevention through Environmental Design/CPTED“ (Jefferey, 1971; Crowe 2013) stehen in der städtebaulichen Kriminalprävention solche Strategien im Vordergrund, die auf eine Erhöhung des Tataufwands, die Erhöhung des Entdeckungsrisikos und eine Verringerung des Nutzens für potentiell tatbereite Personen abzielen. Durch robuste physische Barrieren, wie die vandalismusresistente Möblierung des öffentlichen Raums, Zugangsbegrenzungen (z. B. Zäune) oder die Ermöglichung von Sichtachsen an als kriminogen etikettierten Orten sollen der Aufwand der Tatbegehung erhöht und potentielle Täter*innen örtlich abgelenkt werden. Videokameras, Polizeistreifen und Perso-

nenkontrollen sollen zu einer Stärkung der formellen Überwachung führen und eine verbesserte Ausleuchtung öffentlicher Räume das Entdeckungsrisiko erhöhen. Durch den Umbau etablierter Treffpunkte und die Institutionalisierung von Regeln (etwa durch kommunale Satzungen) soll überdies der Nutzen der Tatbegehung reduziert werden (Schubert, 2016, S. 58). Eine defensive Sicherheitsarchitektur aus Steinen, flächig aufgebrachten Metallstiften (Spikes) oder in einzelne Sitze unterteilten Bänken soll darüber hinaus Menschen mit dem Lebensmittelpunkt auf der Straße daran hindern, an öffentlichen Orten länger zu verweilen oder zu schlafen (Tenz, 2020, S. 1; Saville & Atlas, 2016, S. 9).

Hierzulande wurde dieser als „Architektur der Ausgrenzung“ (Wehrheim, 2012, S. 108 ff.) kritisierte Ansatz durch das „ISAN-Modell“ (Schubert & Veil, 2011) weiterentwickelt, das neben infrastrukturellen (I) und architektonischen (A) Aspekten auch verschiedene Handlungsebenen der sozialen Integration und Organisation miteinander kombiniert, die das Sozialmanagement (S) ebenso umfassen wie Fragen der Nachbarlichkeit (N). Unter Einbeziehung des sozialen Kontextes verfolgen sozialraumorientierte Ansätze der Kriminalprävention nicht mehr nur das Ziel,

„ein störendes Element zu beseitigen – wie etwa die Parkbank, an der sich die Trinker immer treffen. Urbane Sicherheit ist ein komplexer Zusammenhang. Wenn es nicht nur um die räumliche Verlagerung von Problemen oder um symbolische Handlungen gehen soll, sind Konzepte erforderlich, die bauliche, soziale und regulatorische Aspekte gleichermaßen einbeziehen.“ (Abt & Schröder, 2017, S. 42)

Im Blickpunkt steht somit nicht mehr allein die städtebauliche Gestaltung des physischen Raums, sondern ebenso die soziale Kohäsion der Bürger*innen sowie die interorganisationale Zusammenarbeit institutioneller Akteure, um über Partnerschaften von Sicherheits- und Ordnungsbehörden mit lokalen Stakeholdern die Rahmenbedingungen zu schaffen, in denen bauliche, soziale und regulatorische Aspekte zusammenwirken können. Das kooperative Kontrollhandeln der Sicherheitsakteure kann damit ebenso zum erweiterten Maßnahmenkatalog der städtebaulichen Kriminalprävention gezählt werden wie die Stärkung von Raumverantwortung, die ‚undefinierte Zwischenräume‘ vermeiden soll, oder die Umsetzung neuer Bewirtschaftungsstrategien, um die informelle Sozialkontrolle auf dem Wege einer stärkeren Belebung und Nutzungsmischung öffentlicher Räume zu fördern.

3. Räumliche Verlagerung von Kriminalität

Ein wiederkehrender Einwand gegen Ansätze der städtebaulichen Kriminalprävention ist, dass durch die Beeinflussung von Tatgelegenheitsstrukturen, die Kriminalität oftmals nur lokal reduziert, darüber hinaus jedoch vorrangig verlagert bzw. verdrängt werde. Deliktsverlagerung bezeichnet im Wesentlichen eine Veränderung der Tatbegehung, die letztlich das Ausmaß der Gesamtkriminalität unberührt lässt: „Displacement is the relocation of crime from one place, time, target, offense, or tactic to another as a result of some crime prevention initiative“ (Guerette & Bowers, 2009, S. 1333). Morgan (2014, S. 1) expliziert insgesamt sechs unterschiedliche Verlagerungsszenarien. Grundlegend können sich Delikte temporär, z. B. vom Tag in die Nacht (Temporal Displacement), oder räumlich (Spatial Displacement) verlagern. Schließlich kann sich die Tatbegehung durch neue Taktiken (Tactical displacement), durch die Wahl neuer Ziele (Target Displacement) oder durch die Wahl neuer Kriminalitätsfelder (Functional Displacement) verändern. Darüber hinaus können potentielle Täter*innengruppen auch durch neue

Gruppierungen ersetzt oder verdrängt werden (Offender Displacement-Replacement). Zwar können die verschiedenen Formen der Deliktsverlagerung in unterschiedlichen Kombinationen auftreten, im Kontext einer „Kriminalprävention an Orten“ (Wulf, 2014) wird jedoch insbesondere die räumliche Verlagerung der Kriminalität diskutiert und empirisch geprüft (etwa Weisburd et al., 2006). Am Beispiel New Yorks wies Repetto (1976, S. 169) bereits frühzeitig auf das Phänomen der örtlichen Verlagerung hin: „A substantial increase in police manpower in one Manhattan precinct apparently produced a reduction in street robbery but may also have been responsible for an increase in the same crime in adjoining precincts.“ Auch im Rahmen einer Untersuchung in einer kanadischen Großstadt konnten jüngst Verlagerungseffekte von Kriminalität auf gesamtstädtischer Ebene beobachtet werden (Hodgkinson, Saville & Andresen, 2020). Auf Grundlage einer Auswertung von Serviceanrufen bei der Polizei und dem kommunalen Ordnungsdienst konnte dort festgestellt werden, dass nach der Umgestaltung eines Kriminalitätsschwerpunkts die Häufigkeit von Serviceanrufen in anderen Bereichen der Stadt deutlich zugenommen hatte. Darüber hinaus zeigte sich in Expert*inneninterviews, dass die festgestellten Delikte an den neuen Schwerpunkten als gewalttätiger eingestuft wurden. Die Frage der Verlagerung spielt daher insbesondere bei der Evaluation von Projekten zur situationsbezogenen Kriminalprävention eine zentrale Rolle. In ihrer Meta-Evaluation zu den Wirkungen gelegenheitsbasierter Ansätze konnte Riedel (2003, S. 185) die These widerlegen, „dass eine Deliktsverlagerung notwendige Konsequenz von Präventionsmaßnahmen“ sei. So konnte in 16 der 42 ausgewählten Studien keine Deliktsverlagerung nachgewiesen werden. Überdies ließ sich in sechs Studien feststellen, dass die gewählten Präventionsprogramme sogar einen vorteilhaften Effekt auf benachbarte Kontrollgebiete oder auch auf andere Ziele ausübten. Derartige zielübergreifende Gewinne (Diffusion of Benefits) resultieren demnach einerseits aus der Unsicherheit potentieller Täter*innen gegenüber einem erhöhten Entdeckungs- und Bestrafungsrisiko und andererseits aus dem subjektiven Empfinden, dass sich die Begehung von Straftaten nicht mehr lohnen könne. Um die räumliche Verlagerung von Kriminalität quantitativ zu untersuchen, unterzogen Guerette und Bowers (2009, S. 16) insgesamt 102 Studien zu situationsbezogenen Projekten der Kriminalprävention einer detaillierten Analyse. Von 574 beobachteten Szenarien konnten in 26 % der Fälle räumliche Verlagerungseffekte festgestellt werden und in 27 % der Fälle vorteilhafte Effekte auf benachbarte Kontrollgebiete. Verlagerungsbewegungen von Kriminalität sind jedoch keine unbedingte Folge von ortsbezogenen Interventionsmaßnahmen. Grundsätzlich sind weitere Analysen notwendig, um das Phänomen der Deliktsverlagerung genauer zu bestimmen (Johnson, Guerette & Bowers, 2014). Ein besonderer Kritikpunkt ist vor allem, dass der räumliche Bezugsrahmen bislang häufig auf angrenzende Kontrollgebiete beschränkt bleibt, während Folgeeffekte eher auf gesamtstädtischer Ebene sichtbar werden (Telep et al., 2014).

4. Methodisches Vorgehen im Verbundprojekt „Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa)“

Das seit August 2017 vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Verbundprojekt „Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa)“ untersucht den Grad der wahrgenommenen Sicherheit in den Bahnhofsvierteln der Städte Düsseldorf, Leipzig und München. Als Konsortium arbeiten die Stiftungsprofessur für Kriminalprävention und Risikomanagement der Universi-

tät Tübingen und der Lehrstuhl für Bevölkerungsschutz, Katastrophenhilfe und Objektsicherheit der Bergischen Universität Wuppertal eng mit verschiedenen assoziierten Partnern zusammen. Dazu zählen neben den beteiligten Städten, das Deutsch-Europäische Forum für Urbane Sicherheit (DEFUS), das Deutsche Forum für Kriminalprävention (DFK) und der Deutsche Präventionstag (DPT). Mit dem Ziel, das Bahnhofsumfeld sicherer zu gestalten, ohne dabei die spezifisch urbanen Charakteristika dieses in vielerlei Hinsicht besonderen Stadtraums preiszugeben, werden im Rahmen des Forschungsprojekts stadtspezifische Präventionskonzepte entwickelt, die neben der Analyse von Sozialstrukturdaten und Daten zur registrierten Kriminalität auf Auswertungen einer schriftlich-postalischen Bevölkerungsbefragung in den jeweiligen Städten beruhen.

Im vorliegenden Artikel beziehen wir uns vorrangig auf qualitative Daten, die wir im Rahmen teilnehmender Beobachtungen bei Polizei und kommunalen Ordnungsdiensten, leitfadengestützter Expert*inneninterviews und Gruppendiskussionen sowie strukturierter Begehungen in den Bahnhofsvierteln der beteiligten Städte gewinnen konnten. Gemeinsam mit den Verbundpartner*innen und lokalen Akteur*innen aus den Reihen von Polizei, Ordnungsamt und sozialer Arbeit wurden strukturierte Begehungen in den einzelnen Untersuchungsgebieten durchgeführt, bei denen verschiedene öffentliche Plätze im Umfeld des jeweiligen Hauptbahnhofs anhand eines standardisierten Beobachtungsschemas und in Hinblick auf Aspekte der (Un-)Sicherheit analysiert wurden. Mit dem Beobachtungsinstrument wurden die wahrgenommenen Eindrücke hinsichtlich unterschiedlicher Raummerkmale wie z. B. Begrünung, Beleuchtung und Übersichtlichkeit systematisch erfasst. Die Begehenden sollten zudem angeben, inwiefern Instanzen der formellen Sozialkontrolle, Angehörige marginalisierter Gruppen oder soziale Hilfeangebote vor Ort erkennbar waren. Disorder-Phänomene und abweichendes Verhalten wurden dabei ebenso dokumentiert wie Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten oder sichtbare Maßnahmen, die auf eine Verdrängung spezifischer sozialer Gruppen aus dem öffentlichen Raum schließen lassen. Dazu wurden im Rahmen einer explorativen Studie und auf Basis von Gruppendiskussionen und Kartierungen überdies die Angsträume von Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße erfasst (Lukas & Hauprich, 2021). Um ein detailliertes Bild der unterschiedlichen Handlungsbedarfe in den Untersuchungsgebieten zu erhalten, wurden darüber hinaus insgesamt 68 leitfadengestützte Interviews durchgeführt, bei denen Expert*innenwissen aus unterschiedlichen Bereichen zusammengetragen und ausgewertet wurde. Die nachfolgenden Ausführungen beruhen im Wesentlichen auf Interviews, die wir im Zeitraum Dezember 2018 bis Dezember 2019 im Düsseldorfer Bahnhofsviertel durchgeführt haben. *Tabelle 1* gibt Auskunft über die Verteilung der Interviewpartner*innen auf die verschiedenen Akteursgruppen.

Ziel der Interviewauswertung war eine qualitative Inhaltsanalyse zur Informationsgewinnung, bei der das Wissen von Expert*innen die Grundlage bildet, um Kausalzusammenhänge erkennen und analysieren zu können (Bogner, Littig & Menz, 2014). In einem ersten Schritt wurden die Interviews zunächst transkribiert und anonymisiert und der Inhalt anschließend computergestützt mittels MAXQDA ausgewertet. Im nächsten Schritt konnten die einzelnen Textpassagen mit thematischem Bezug zum Interviewleitfaden in Kategorien unterteilt und systematisiert werden (Codierung). Der daraus entstandene Code-Baum bildet die Datenbasis für die nachfolgenden Ausführungen, mit denen wir einen Einblick in den Prozess der räumlichen Verlagerung von Disorder-Phänomenen und dessen Folgen für die davon betroffenen sozialen Gruppen im Umfeld des Düsseldorfer Hauptbahnhofs geben wollen. Um die soziale Wirklich-

keit im Bahnhofsviertel tiefenscharf zu untersuchen, bietet das Forschungsdesign einer Fallstudie durch seinen deskriptiven Forschungsansatz einen geeigneten Feldzugang. Anhand des Fallstudien-Designs ist es möglich, Prozessabläufe und ihre tiefgreifenden Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge im „real-world-case“ (Yin, 2014, S. 16) zu erkennen und zu analysieren. Zwar bietet eine Fallstudie keinen „statistischen Induktionsschluss auf eine Grundgesamtheit“ (Borchardt & Göthlich, 2006, S. 36), jedoch liefert die vorliegende Untersuchung einen explorativen Einblick in das Phänomen der räumlichen Verlagerung von Disorder.

Tabelle 1: Beschreibung des Düsseldorfer Samples

Akteursgruppen	Anzahl der Interviews
Gewerbe / Einzelhandel	1
Immobilienwirtschaft	1
Soziale Einrichtungen	7
Sicherheitsakteure	7
Stadtverwaltung (Stadtplanung, Kriminalprävention)	3
Politik	1
(Landschafts-)Architektur	3
Kultur	4
Engagierte Bewohner*innen	2
Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße	1
Gesamt	30 Interviews (33 Personen)

5. Die räumliche Verlagerung von Disorder

Die Verlagerung von Disorder ist ein Phänomen, das in den einschlägigen Studien als Nebenprodukt städtebaulicher und situativer Kriminalprävention stets mitbedacht, jedoch kaum losgelöst von der Kriminalitätsentwicklung untersucht wird. Eine Ausnahme bilden Analysen zum „Disorder Policing“, die vornehmlich jedoch ebenfalls den Zusammenhang von Unordnung und Kriminalität in den Blick nehmen (Braga, Welsh & Schnell, 2019). Im Folgenden wollen wir die räumliche Verlagerung von Disorder als ein eigenständiges Phänomen der Anpassung auf Verdrängungsprozesse betrachten, dessen Folgen wir am Beispiel einer Fallstudie im Düsseldorfer Bahnhofsviertel untersuchen, in der sich im Rahmen städtebaulicher Aufwertungsbemühungen signifikante Verlagerungsbewegungen zwischen zwei öffentlichen Plätzen zeigen.

5.1 Der Platz am Immermannhof

Der bislang namenlose Platz am Immermannhof, einem Büro- und Geschäftskomplex im Kreuzungsbereich von Karlstraße und Friedrich-Ebert-Straße, befindet sich im unmittelbaren Umfeld des Düsseldorfer Hauptbahnhofs. Er flankiert den Fußweg in Richtung Düsseldorfer Königsallee und Altstadt. Seit der Umgestaltung, die im Dezember 2016 für ein Budget von rund 400 000 Euro abgeschlossen wurde, wird der Platz im Jargon der Stadtverwaltung als ein „Schmuckplatz“ (Interview Stadtverwaltung; 00:25:29) ausgewiesen, der in der Architekturszene große Beachtung findet. Hochbeete, die den Platz in der Vergangenheit säumten, wurden durch eine gepflasterte Fläche aus grauem Naturstein ersetzt, auf der in Metall gefasste Polygone aus geschliffenem Gussasphaltestrich eingearbeitet wurden. Bäume, Sträucher und Rasenflächen wurden entfernt und durch vereinzelte hochstämmige Judasbäume ersetzt, die im Frühjahr farbig blühen, aufgrund ihrer geringen Wuchsbreite jedoch im Sommer kaum Schatten spenden (Abbildungen 1 und 2). Eingelassene LED-Lichtbänder sollen eine attraktive Nachtwirkung erzeugen. Finanziert wurde die Umgestaltung aus Mitteln der Städtebauförderung, mit der Bund und Länder die Entwicklung „aktiver Stadt- und Ortsteilzentren“ befördern wollen (BBSR, 2017). Der Umbau ist zugleich Bestandteil des „Entwicklungskonzepts Innenstadt-Südost (EKISO)“, auf dessen Grundlage die zentrumsnahen Bereiche des Düsseldorfer Bahnhofsviertels sukzessive „einer Umstrukturierung und Modernisierung zugeführt werden“ (Landeshauptstadt Düsseldorf 2020). Bereits heute zeigt sich im Bahnhofsviertel eine Aufwertungsdynamik, die mit wachsendem Verdrängungsdruck und dem Zuzug besser situierter Mittelschichthaushalte einhergeht, deren Ordnungsvorstellungen zu einer erhöhten Beschwerdelage bei den Sicherheitsakteuren geführt haben (Üblacker & Lukas, 2019):

„Mit den neuen Bauten ziehen Sie natürlich auch wieder neue Leute an. (...) Die nehmen das Ganze jetzt wahr und die rufen dann vielleicht eher an, sei es bei der Polizei, weil sie dann wieder Beobachtungen haben, die für jeden hier vollkommen normal sind und in das städtische, in das tägliche Leben gehören. Für die Neuen: Nicht.“ (Interview Sicherheitsakteure D2; 00:57:51)

Schon mit der Umgestaltung des Platzes am Immermannhof reagierte die Stadt auf zunehmende Beschwerden von Anwohner*innen, die sich durch die Präsenz einer offenen Drogenszene gestört fühlten. Besonders die Hochbeete am Rand des Platzes galten als etablierte Drogenverstecke und als bevorzugter Aufenthaltsort der Straßenszene:

„Das war vorher auch nicht schön, weil es so eine offene Szene war. Es hatte nach Urin gestunken, die Leute haben sich dann einen Druck gesetzt also mitten-, ob da Leute vorbeigehen oder nicht [...].“ (Interview Soziale Einrichtungen D5; 00:09:42)

Vorrangiges Ziel der Umgestaltung war daher die Beseitigung von Sitzgelegenheiten entlang der Hochbeete:

B2: „Und ja, unsere Aufgabenstellung war es, einen Platz zu schaffen, wo kein Aufenthalt ist.“
B3: „Keine Sitzmöglichkeit, keine Hochbeete mehr.“ (Interview Stadtplanung D3-B2/3; 00:25:45)

Auf diese Weise sollte ein Ort geschaffen werden, an dem das ‚Platz nehmen‘ im wahrsten Sinne nicht mehr gelingen kann. So sollte die Szene der Drogenkonsumierenden vom Platz am Immermannhof verdrängt werden:

„Auf der anderen Seite will man städtebauliche Höhepunkte setzen, einen Platz gestalten, dass die Aufenthaltsqualität verbessert wird. Die verbessert sich dann aber auch gleich in jeder Hinsicht. [...] Wir haben im Zuge der Umbauarbeiten Karlstraße und Bismarckstraße und so weiter, haben wir vom X aus darauf hingewiesen, [da] so wenig Bänke wie möglich hinzusetzen. Was weitestgehend auch berücksichtigt worden ist. Denn vor allen Dingen dann, wenn man am Platz herum sehr viele Bänke schafft, dann hat man auch sehr viele Sitzgelegenheiten, die dann auch sehr schnell okkupiert werden von Gruppen, die da nicht wirklich in der Massierung sein sollen. [...] Dann sind da jetzt Hochbeete abgebaut worden, es sind nur noch ganz wenige Bänke da [...] Das führt natürlich dazu, dass sich manche Menschen dort gar nicht mehr niederlassen können.“ (Interview Sicherheitsakteure D1; 00:34:37)

Abbildung 1: Platz am Immermannhof vor der Umgestaltung (Foto: Google Street View)



Abbildung 2: Der neugestaltete Platz am Immermannhof (Foto: Lukas)



Die Umgestaltung des Platzes adressierte insofern nicht die Bevölkerung im Allgemeinen, sondern eine spezifische soziale Randgruppe. Fehlende Sitzgelegenheiten aber führen nun dazu, dass nicht mehr nur die Straßenszene dort keinen Platz mehr findet, sondern auch keine anderen Menschen. Heute stellt der Platz eine weitgehend unbelebte Fläche dar, die wahlweise als Parkmöglichkeit für E-Scooter oder – aus aktuellem Anlass – als Aufbaufläche eines Walk-in-Testzentrums für COVID-19-Untersuchungen genutzt wird (Rheinische Post, 10.08.2020). Versuche der Rauman eignung im Rahmen eines Quartiersprojekts der Bahnhofsmision Düsseldorf blieben dagegen Einzelfälle:

„Wir haben zweimal ein Picknick gemacht auf dem Platz. Und das war super. Und da kamen nämlich auch Leute hinzu von der Risikogruppe – sag ich jetzt mal [lacht] – und die haben dann mitgegessen und mitgetrunken und haben sich mit uns unterhalten und das war wunderbar. Und die Nachbarn und die älteren Menschen und die jüngeren Menschen kamen miteinander in einen Austausch und es blieben Passanten stehen, sagten: ‚Was machen Sie denn hier?‘ und es gab eine Diskussion. Die Künstler waren dabei auch. Also es war eine sehr schöne (...) beides sehr. Das eine war sehr heiß, von daher war es nicht so super besucht.“ (Interview Soziale Einrichtungen D1; 00:65:03)

Die umfassende Neugestaltung des Platzes am Immermannhof hat einen Ort geschaffen, der vorrangig ästhetische Zwecke erfüllt und als Disorder markierte Phänomene örtlich stark reduziert hat. Mangelnde Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten haben dazu geführt, dass sich die dort ansässige offene Drogenszene verlagert hat. Jedoch ist in der Folge ein Platz entstanden, der nicht länger zum Verweilen einlädt und kaum mehr Nutzungsangebote unterbreitet:

„[...] Aber natürlich da ist keine Bank, da ist nichts, das ist eigentlich so eine Art von, ja wie so ein Verhüterli gegen soziale Interaktion. Also das ist so völlig steril gemacht [...].“ (Interview Architektur D3; 00:56:33[b])

5.2 Der Worringer Platz

Der Worringer Platz ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt nördlich des Düsseldorfer Hauptbahnhofs. Mehrspurige Straßen laufen aus allen Himmelsrichtungen auf ihn zu und formen einen kleinen dreieckigen Platz, der von Straßenbahngleisen und Bahnsteigen in einen nördlichen und einen südlichen Abschnitt zerteilt wird. Beide Teile des Platzes verfügen über einen „alten Baumbestand“ und „viele Sitzmöglichkeiten“ (Strukturierte Begehung; 22.02.2019) aus grünlichen Glasbausteinen, die mit einer hochgezogenen Rückwand als Lehne optisch und akustisch vor dem umgebenden Straßen- und Verkehrslärm abschirmen sollen (Abbildungen 3 und 4). In einem Düsseldorfer Reiseführer heißt es dazu: „Aus den Autos vor dem Imbiss wummert überdrehte Mucke, Straßenbahnen kratzen vorbei, und türkische Rap-Songs sind die Beschallung für den kaputten Worringer Platz“ (Eickhoff, 2009, S. 220). Auf der größeren Nordseite des Platzes befindet sich eine Pizzeria sowie ein Ausstellungspavillon, der von einer lokalen Künstler*innengruppe unter dem Titel „Gasthof Worringer Platz“ kuratiert wird. Die gegenwärtige Figur des Platzes ist das Ergebnis einer im Jahr 2007 abgeschlossenen Umgestaltung, bei der bereits verschiedene Prinzipien der städtebaulichen Kriminalprävention umgesetzt wurden. So weist der Platz eine vergleichsweise gute Beleuchtungssituation und eine „klare Raumgliederung“ auf, die ihn „überschaubar“ macht (Strukturierte Begehung; 22.02.2019). Überschaubar erscheint der Platz jedoch nur dann, wenn man sich bereits auf dem Platz befindet. Von außen bilden die Rückenlehnen der durchgezogenen Sitzbänke einen Sichtschutz, der in der Planung des ausführenden Architekturbüros als Platzeinfassung bewusst vorgesehen wurde, von Seiten der Polizei und des Ordnungsamtes jedoch heutzutage als Hindernis für die eigene patrouillierende Sicherheitsarbeit im Streifenwagen empfunden wird:

„Der Worringer Platz [...], der ist ja auch noch im Einzugsbereich Bahnhof. Das heißt, man hat damals gesagt, das ist eine grüne Oase. Man hat nicht damit gerechnet, dass das einfach grüne Steine sein würden. Man hat Bänke eingerichtet und dahinter quasi Wände, also man war abgeschottet, man konnte gesehen werden, äh nicht gesehen werden. Verzeihung! Und man konnte sich da wunderbar verstecken.“ (Interview Sicherheitsakteure D2; 00:34:21)

Zwar wurden auf Drängen der Ordnungs- und Sicherheitsbehörden – und gegen den Widerstand des die Urheberrechte haltenden Architekturbüros – die Rücklehnen der Bänke an der Westseite des Platzes zurückgebaut, die Situation auf dem Worringer Platz aber hat sich in den vergangenen Jahren deutlich zugespitzt. Sie ist das Ergebnis eines Verdrängungsprozesses, der mit der Umgestaltung des Platzes am Immermannhof seinen Ausgang nahm und zu einer Konzentration sozialer Problemlagen am Worringer Platz geführt hat:

„[...] weil diese Verdrängungseffekte total krass sind und Immermannhof war das erste Stichwort und jetzt hier Post-Postgelände. Dann ist doch klar, wo die Menschen sich sammeln. Nämlich irgendwo anders. Und wenn es immer weniger Orte gibt, aber mindestens die gleiche Menge an Menschen – also werden es immer mehr.“ (Interview Soziale Einrichtungen D2; 01:34:27)

„Es wird immer einen gewissen Grad der Verdrängung geben, aber nicht so, wie es vielleicht auch immer dargestellt wird, das Ordnungsamt verdrängt nur, die Polizei verdrängt nur diese Probleme. Nicht in dem Ausmaße. Zu Teilen? Ja. Das was wir früher am Bahnhof hatten, haben wir jetzt am Worringer Platz.“ (Interview Sicherheitsakteure D2; 00:59:40)

Abbildung 3: Der Worringer Platz
(Foto: Lukas).



Abbildung 4: Der Worringer Platz
(Foto: Lukas).



Grundsätzlich galt der Worringer Platz schon in der Vergangenheit als ein Schwerpunkt der Straßenszene, heutzutage jedoch treffen dort sehr heterogene Subszene aufeinander, die sich auch in ihren Vorstellungen von Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Raum zum Teil sehr stark voneinander unterscheiden und miteinander in Konflikt geraten:

„Also einmal gibt es die-, ich hatte die unterschiedlichen Gruppierungen genannt, teilweise Methadon-Patienten, Alkoholranke, dann gibt es auch aus der Bahn Geschmissene, Geworfene oder noch mehr aus der Bahn geworfene Geflüchtete, die ja auch. Die sind zwar noch nicht diese Riesengruppe, aber sie sind da. Die auch ein anderes Ordnungsempfinden von zuhause aus mitgebracht haben als wir das hier gewohnt sind. Da kommen schon Konflikte zusammen. Weil die sich untereinander auch nicht zwangsläufig verstehen.“ (Interview Sicherheitsakteure D1; 00:40:20)

Medial wird der „gestörte Platz“ (Rheinische Post, 14.11.2017) inzwischen als „Anwohner-Hölle“ (Express, 18.06.2020) beschrieben, die jetzt „ganz allein den Junkies“ (Express, 22.11.2019) gehöre. Dem öffentlichen Urinal auf dem Platz wurde zwischenzeitlich das Wasser abgedreht, da dessen Inneres vermehrt zum Konsum von Betäubungsmitteln zweckentfremdet wurde. Die Düsseldorfer Drogenhilfe, die im unmittelbaren Umfeld des Worringer Platzes einen Drogenkonsumraum betreibt, ist mehrmals täglich auf dem Platz präsent, um benutzte Spritzen einzusammeln. Die Stadtreinigung reinigt den Platz mittlerweile viermal täglich. Für Anwohner*innen und Passant*innen stellt der Platz einen Ort dar, den sie als ein öffentliches Ärgernis erleben, das die Legitimität stadtpolitischer Prozesse in Frage stellt:

„Die Anwohner, aber auch die Pendler und Passanten, die dann auch einfach sagen: ‚Das kann doch nicht sein‘ Die kommen wahrscheinlich aus einer Düsseldorfer Ecke, da ist alles okay. Dann fahren sie Richtung Hauptbahnhof, fahren sie daran vorbei. Und das ist für die dann Sodom und Gomorra. Das ist für die einfach dann auch nicht hinnehmbar.“ (Interview Sicherheitsakteure D7; 00:28:54)

Der Worringer Platz bildet einen Kumulationsraum sozialer Problemlagen, der jedoch aufgrund seiner geographischen Lage am Rand des Düsseldorfer Bahnhofsviertels weniger sichtbar erscheint als der Platz am Immermannhof, der mit seiner Lage unmittelbar vor dem

Hauptbahnhof den fußläufigen Eingang in die Düsseldorfer Innenstadt markiert. Denjenigen, die nicht als Anwohner*innen im direkten Umfeld des Platzes leben oder als Passant*innen durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Platz in Berührung kommen, wird die Situation auf dem Worringer Platz zumeist unbemerkt bleiben. Strukturell stellt der Platz insofern eine mehr oder weniger verborgene Restfläche dar, die als Zielpunkt sicherheits- und aufwertungsbezogener Verlagerungsprozesse eine Art ‚notwendiges Übel‘ im Bahnhofsviertel bildet, dessen Folgen allerdings insbesondere diejenigen Menschen zu ertragen haben, deren Sicherheitsbedürfnisse und -erwartungen häufig kaum Resonanz in Planungsprozessen und bei Sicherheitsbehörden erzeugen:

„Der Worringer Platz ist im Prinzip als Restfläche aus Straßenkreuzung entstanden und dann hat man sich gefragt, was passiert darauf. Und dann ist dieser Platz von einigen Menschen in irgendeiner Form besiedelt worden. Und das war dann aber auch keinem recht, dass die dann da sind.“ (Interview Landschaftsarchitektur D3; 01:11:26)

5.3 Folgen der Verdrängung für Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße

Mit der kriminalpräventiven Neugestaltung des Platzes am Immermannhof und der sukzessiven Verknappung von Rückzugsräumen aufgrund fortschreitender Aufwertungsprozesse im Umfeld des Düsseldorfer Hauptbahnhofs haben sich die Konfliktsituationen auf dem Worringer Platz in den vergangenen Jahren intensiviert. Flankiert werden die städtebaulichen Maßnahmen dabei durch das Kontrollhandeln der Sicherheitsakteure. Die Folgen dieser Entwicklung betreffen in erster Linie diejenigen Menschen, deren Lebensmittelpunkt das Bahnhofsumfeld bildet und auf dessen Nutzung als Kommunikations- und Rückzugsraum sie angewiesen sind. Die Verlagerung „führt im Extremfall, der nur der Logik nach ein Extremfall ist und realiter keine Ausnahme darstellt, zum sog. ‚junkie jogging‘ – wobei der ‚Junkie‘ pars pro toto steht: Szeneangehörige wandern als Gruppe von einem hot spot, von welchem sie von den Behörden vertrieben werden, zum je nächsten, um von dort wieder vertrieben zu werden – und immer so weiter“ (Thurn, 2020, S. 343):

„Aber das wäre für uns nichts Neues, dass wir wieder an einen anderen Ort vertrieben werden. Und dieses berühmte Junkie-Jogging. Das ist nicht schön.“ (Interview Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße; 00:03:19)

Die Veränderungen des Worringer Platzes in den vergangenen Jahren werden dabei als konfliktreich beschrieben und betreffen insbesondere Formen der physischen Gewalt und Kriminalität zwischen verschiedenen Subszenen:

„Seitdem ist die Platte härter geworden. Hier wird viel geklaut. Abgezogen untereinander. Geprügelt.“ (Interview Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße; 00:03:40)

Während Angehörige der Mehrheitsgesellschaft Orte wie den Worringer Platz oftmals meiden, da sie befürchten dort Opfer einer Straftat zu werden, beschreiben die im Rahmen einer Gruppendiskussion erreichten Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße den Worringer Platz als einen Ort, an dem sie tatsächlich bereits Opfer von Gewalt oder Eigentumsdelikten geworden sind:

„Der Worringer Platz ist ehrlich gesagt der schlimmste Platz, den wir momentan hier in der Innenstadt haben. Ja, durch die ganzen Aggressionen, Drogen, die beklauen sich, Messerstechereien, die geben dir die Hand und gucken, ob du noch dein Handy und dein Portemonnaie hast.“ (Gruppendiskussion Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße; Z. 297-301)

Die zunehmende Gewalt macht den Worringer Platz für Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße zu einem der zentralen Angsträume im Umfeld des Düsseldorfer Hauptbahnhofs. Die Angsträume marginalisierter Gruppen überlagern sich insofern stark mit denen der Mehrheitsgesellschaft, da sie nach ähnlichen Mechanismen subjektiv erzeugt werden (z. B. durch die Antizipation von Kriminalität). Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße fühlen sich daher an denselben Orten unsicher wie Angehörige der Mehrheitsgesellschaft und sind bestrebt, den Aufenthalt an diesen Orten zu vermeiden. Aufgrund ihrer besonderen Lebensumstände sind sie jedoch darauf angewiesen, diese Orte auch weiterhin aufzusuchen (Hauprich & Lukas, 2018, S. 135).

Als eine zusätzliche Quelle der Unsicherheit wird das Sicherheitshandeln der Behörden empfunden, die überwiegend nicht als schützend erlebt werden, sondern als furchterzeugende Stressoren, die durch regelmäßige Personenkontrollen und Schwerpunkteinsätze darauf abzielen, „die Szene in Bewegung [zu] halten“, um auf diese Weise eine „Verfestigung von Szenen“ (Beobachtungsprotokoll Polizei; 10.08.2018) an bestimmten Orten zu verhindern:

„Da kam die Polizei und hat gesagt: ‚Alle stehen jetzt auf, nehmen ihre Bierflaschen mit und wir wollen euch hier nicht haben.‘ Das waren die Worte. Mit Lautsprecher. ‚Wir wollen euch hier nicht haben.‘ Und das ist so ein Ding – da fühl‘ ich mich überhaupt nicht mehr wohl.“ (Gruppendiskussion Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße; Z. 504-506)

Zwar hat sich der Worringer Platz als Treffpunkt der Düsseldorfer Straßenszene längst etabliert, in der Logik des Kontrollhandelns aber soll dieses als ‚Politik der Nadelstiche‘ apostrophierbare Handlungsrepertoire von Polizei und kommunalem Ordnungsdienst dazu führen, dass „die [...] sich hier nicht zu wohl fühlen“ (Beobachtungsprotokoll Polizei; 10.08.2018). Polizeiliche und ordnungsrechtliche Zugriffe auf die Szene erhöhen auf diese Weise das Unsicherheitsgefühl der betroffenen Menschen, die durch eine größere, ihren Lebensumständen geschuldete Vulnerabilität und die räumliche Konzentration ohnehin stärkeren Unsicherheiten ausgesetzt sind.

5.4 Folgen der Verlagerung für das Sicherheitshandeln der Behörden

Polizei und kommunaler Ordnungs- und Servicedienst (OSD) reagieren mit einer verstärkten Einsatzpräsenz auf die Situation am Worringer Platz. In den Deutungen der interviewten Sicherheitsakteure erscheint das Kontrollhandeln jedoch weniger als das Ergebnis innerbehördlicher Kontrollwünsche, sondern als eine Reaktion auf beschwerdemächtige Anwohner*innen und Gewerbetreibende im Umfeld des Worringer Platzes. Besonders die steigende Zahl der Szeneangehörigen auf dem Platz erzeuge bei den Gewerbetreibenden und Anwohner*innen Ängste. Dem artikulierten „demand“ (Künkel, 2013, S. 194) lasse sich unter den gegebenen Umständen jedoch kaum bzw. allenfalls durch eine dauerhafte Präsenz von Polizei und Ordnungsamt entsprechen, da die Straßenszene auf dem Platz inzwischen eine Größe erreicht habe, die mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen kaum mehr zu polizieren sei:

„Aber was die Menschen da sehen, wahrnehmen auch, was alles nicht angezeigt wird, das führt zu einem aus meiner Sicht objektiven Unsicherheitsgefühl. Das kann man eigentlich nur dadurch wieder heilen, indem eine massive ordnungsbehördliche und polizeiliche Präsenz da stattfindet, die kaum leistbar ist. Weil, da müsste man im Grunde einen Standposten abstellen. [...] Also je mehr Menschen da sind, wenn wir mittlerweile von einer Szene reden [dann] von 30, 40 Leuten, die dann noch angereichert wird durch fünf, sechs andere, und es kommen immer mehr dazu, dann wirkt das auf die Anwohner also auch deutlich beängstigend.“ (Interview Sicherheitsakteure D1; 00:51:36)

Neben dem erhöhten Beschwerdeaufkommen stellt auch die Verknappung des vorhandenen Aufenthaltsangebots im Bahnhofsumfeld die Arbeit der Sicherheits- und Ordnungsbehörden vor zusätzliche Herausforderungen. Die Aufwertungsdynamik im Bahnhofsumfeld hat die Anzahl alternativer Aufenthaltsorte signifikant reduziert, was dazu führt, dass auch die verfügbaren „Rückzugsorte einfach verschwinden“ (Interview Kultur D1; 00:36:18). Während sich die verschiedenen Subszenen bislang auf einzelnen Plätzen verteilen oder auf Plätze im nahegelegenen Umfeld ausweichen konnten, stehen heutzutage nur noch wenige Flächen zur Verfügung, die zunehmend ebenfalls unter Aufwertungsdruck geraten. Für den Mintropplatz im südlichen Bahnhofsviertel etwa werden im Zuge mehrerer Hotelneubauten bereits erste Umbaumaßnahmen diskutiert, die von einer lokalen Initiative unter dem Slogan „Wir sind hier! – Jede*r braucht einen Platz“ kritisch in Hinblick auf die Verdrängung der dortigen Straßenszene begleitet werden. Die Sicherheitsakteure sehen sich vor diesem Hintergrund inzwischen damit konfrontiert, dass sie Szeneangehörige kaum mehr an andere Orte im innenstadtnahen Bereich verweisen zu können:

„Man kann natürlich auch mal auf eine größere Gruppe auch mal einwirken, indem man sagt. Das machen wir ja auch, wenn die mit 40, 50 Mann zusammensitzen, wo das wirklich subjektiv für manche Menschen also Ängste auslösen kann. Dass wir sagen: ‚Leute, ihr verursacht bei den Menschen Ängste. Es wäre nett, wenn ihr euch verteilen würdet.‘ Das machen die dann auch. Wenn denn Plätze da sind. Wenn ich dann aber jetzt am Worringer Platz da alle Leute habe und hier am Immermannhof ist eine Baustelle, [...]. Dahinten ist eine Straßenbaustelle, wo alles verengt ist. Was soll ich den Leuten denn für Tipps geben: ‚Setzt euch auf den Rathausvorplatz?‘ Da gehen die ja auch nicht hin. Da fährt ja auch keine Bahn und da gibt es auch keine Drogen.“ (Interview Sicherheitsakteure D1; 01:15:36)

Die Interviews machen deutlich, dass die Sicherheitsarbeit der Behörden in ihrer gegenwärtigen Ausprägung zunehmend in ein kaum aufzulösendes Spannungsfeld gerät. Einerseits sehen sich die Sicherheitsakteure am Worringer Platz dazu verpflichtet, zumindest von Zeit zu Zeit auf die wachsende Beschwerdelage im Umfeld des Platzes zu reagieren, um das Vertrauen der Anwohner*innen in die eigene Arbeit aufrechtzuerhalten. Andererseits sind nachhaltige Maßnahmen mit den zur Verfügung stehenden Handlungsoptionen zunehmend schwierig zu realisieren, da die verfügbaren Zielorte im Zuge der städtebaulichen Aufwertung immer knapper werden. Daraus resultiert eine Mehrbelastung der Sicherheitsakteure, ohne die wachsenden Konflikte wirklich bewältigen zu können. Die mit der räumlichen Konzentration der Szene gewachsenen Anforderungen an die Sicherheitsarbeit auf dem Worringer Platz finden inzwischen auch in den Reihen der sozialen Einrichtungen zustimmendes Verständnis:

„Dass der [X] sagt, wir haben hier am Worringer Platz zu viele mittlerweile, wir schaffen das kaum noch. Und mit dem ganzen Bahnhofsumfeld ist [das] aus OSD-Sicht total nachvollziehbar.“ (Interview Soziale Einrichtungen D2; 01:01:16)

6. Fazit

In ihrer Metaanalyse des CPTED-Konzepts kommen Cozens und Love (2015, S. 10) zu dem Ergebnis, dass Deliktsverlagerung schlichtweg ein generelles Problem aller kriminalpräventiven Bemühungen sei: „Displacement occurs as a negative side effect of all crime prevention approaches and is not just a criticism levelled purely at CPTED.“ Dennoch sehen sich insbesondere Ansätze der städtebaulichen und situationsbezogenen Kriminalprävention mit dem Vorwurf der Verlagerung von Kriminalität konfrontiert. Grundsätzlich kann man Verlagerung als ein Kennzeichen effektiver Sicherheitsarbeit vor Ort werten (Farrell et al., 2011, S. 151), da durch punktuelle Interventionen das Kriminalitätsgeschehen örtlich reduziert wird. Wenn in der Gesamtbilanz jedoch neue Konflikte an anderen Orten entstehen, die in ihrer Quantität und Qualität das Ausgangsniveau überschreiten, ist die Umsetzung kriminalpräventiver Maßnahmen kritisch zu hinterfragen. Am Beispiel des Düsseldorfer Bahnhofsviertels konnten wir zeigen, wie durch die kriminalpräventive Umgestaltung eines öffentlichen Platzes Disorder-Phänomene örtlich verlagert werden und zu einer Intensivierung von Konflikten an anderen Orten führen. Die Verlagerung ist dabei kein bloßer Nebeneffekt, sondern eine kalkulierte Wirkung der situationsbezogenen Sicherheitsproduktion im öffentlichen Raum. Städtebauliche Maßnahmen bilden vor diesem Hintergrund gemeinsam mit proaktiven Kontrollaktivitäten eine Verdrängungsallianz, als deren Nebenfolge andernorts Sicherheitsprobleme entstehen, die auf unterschiedlichen Ebenen und innerhalb verschiedener sozialer Gruppen wirksam werden. Die bauliche Umgestaltung nach Prinzipien der städtebaulichen Kriminalprävention führt dabei im vorliegenden Fall zu einer permanenten Verlagerung von Disorder-Phänomenen, während der Kontrolldruck eine temporäre Verlagerung bewirkt, die in dem Wissen geschieht, dass es sich nur um kurzfristige Irritationen handelt, die jedoch langfristige Folgen für die davon Betroffenen haben können. Unter den Menschen mit Lebensmittelpunkt Straße führen derartige Verdrängungsprozesse zu einem erhöhten Grad gefühlter und tatsächlicher Unsicherheit, was wiederum ein größeres Einsatzaufkommen der Ordnungs- und Sicherheitskräfte nach sich zieht. Verdrängung und Verlagerung sind daher nicht allein aus politischen oder ethischen Erwägungen einer „gerechten Verteilung von Sicherheit in der Stadt“ (Ammicht Quinn et al., 2016), sondern auch aus pragmatischen Gründen anzuzweifeln. Ein Ausweg aus dem Dilemma der Verlagerung kann daher nicht darin bestehen, den Kontrolldruck weiter zu erhöhen und Prinzipien einer auf soziale Ausschließung zielenden Strategie des „Design out Crime“ in der Stadtentwicklung zu forcieren. Schließlich handelt es sich bei den vorgestellten Erscheinungsformen von Disorder häufig nicht um Kriminalität. In Anlehnung an den von Shaftoe (2008, S. 16) vorgestellten Ansatz des „Crowd out Crime“, wären dagegen im Rahmen kriminalpräventiver Projekte in Bahnhofsvierteln Formen eines „Crowd out Disorder“ vorstellbar, die durch eine stärkere Belebung und soziale Durchmischung sowie durch die Verfügbarmachung von institutionalisierten Räumen der Marginalisierung von Straßenszenen entgegenwirken. Dabei sollten vermehrt zugehende Beteiligungsformate entwickelt und umgesetzt werden, die vielfältige Perspektiven auf unterschiedliche Sicherheitserwartungen und -bedürfnisse berücksichtigen, um auf diese Weise Verlagerungsprozesse und ihre Folgen verhindern bzw. besser regulieren zu können. Der im Projekt „Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa)“ entwickelte „Werkzeugkasten für die Kriminalprävention“ (Haverkamp et al., 2020) bietet dazu eine umfangreiche Sammlung geeigneter Maßnahmen, die ein sicheres und angstfreies Zusammenleben aller Menschen im öffentlichen Raum ermöglichen sollen.

Literaturverzeichnis

- Abt, J., & Schröder, A. (2017). Städtebauliche Kriminalprävention. *Bauwelt*, 6, 40–47.
- Ammicht Quinn, R., Bescherer, P., Gabel, F., & Kraemer, A. (2016). *Leitlinien für eine gerechte Verteilung von Sicherheit in der Stadt*. Tübingen: Internationales Zentrum für Ethik in den Wissenschaften.
- Barr, R., & Pease, K. (1990). Crime Displacement, Displacement, and Deflection. In M. Tonry, & N. Morris (Hrsg.), *Crime and Justice: A Review of Research* (S. 277–318). Chicago: University of Chicago Press.
- BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2017). *Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Dritter Statusbericht zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung*. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- Belina, B. (2007). Kriminalität und Stadtstruktur – Städtebauliche Prävention. In D. Baum (Hrsg.), *Die Stadt in der Sozialen Arbeit* (S. 224–233). Wiesbaden: VS Verlag.
- Bescherer, P., Kraemer, A., & Lukas, T. (2017). Erfolgsrezept Angstraumbeseitigung? Zwischen Urbanitätsversprechen und Sicherheitsparadox. *RaumPlanung*, 194(6), 9–14.
- Bogner, A., Littig, B., & Menz, W. (2014). *Interviews mit Experten. Eine praxisorientierte Einführung*. Wiesbaden: Springer VS.
- Borchardt, A., & Göthlich, S.E. (2009). *Erkenntnisgewinnung durch Fallstudien*. In S. Albers, D. Klappper, U. Konradt, A. Walter, & J. Wolf (Hrsg.), *Methodik der empirischen Forschung* (S. 33–48). Wiesbaden: Gabler Verlag.
- Braga, A.A., Welsh, B.C., & Schnell, C. (2019). Disorder Policing to Reduce Crime: A Systematic Review. *Campbell Systematic Reviews*, 15(3), 1–38.
- Clarke, R.V. (1997). Introduction. In R.V. Clarke (Hrsg.), *Situational Crime Prevention. Successful Case Studies* (S. 2–43). Guilderland: Harrow & Heston.
- Cohen, L.E., & Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588–607.
- Cornish, D.B., & Clarke, R.V. (Eds.) (1986). *The Reasoning Criminal. Rational Choice Perspectives on Offending*. New York: Springer.
- Cozens, P., & Love, T. (2015). A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED). *Journal of Planning Literature*, 30(4), 393–412.
- Crowe, T.D. (2013). *Crime Prevention through Environmental Design*. 3. Auflage. Waltham: Butterworth-Heinemann.
- Eickhoff, P. (2009). *111 Düsseldorfer Orte die man gesehen haben muss*. Köln: Emons.
- Farrell, G., Tseloni, A., Mailley, J., & Tilley, N. (2011). The Crime Drop and the Security Hypothesis. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 48(2), 147–175.
- Guerette, R.T., & Bowers, K.J. (2009). Assessing the Extent of Crime Displacement and Diffusion of Benefits: A Review of Situational Crime Prevention Evaluations. *Criminology*, 47(4), 1331–1368.
- Häfele, J. (2013). Urbane Disorder-Phänomene, Kriminalitätsfurcht und Risikoperzeption. Eine Mehrebenenanalyse. In D. Oberwittler, S. Rabold, & D. Baier (Hrsg.), *Städtische Armutsquartiere – Kriminelle Lebenswelten?* (S. 217–247). Wiesbaden: Springer VS.
- Hauprich, K., & Lukas, T. (2018). Angsträume obdachloser Menschen. *BAG W – Wohnungslos*, 4, 132–135.
- Haverkamp, R., Hecker, M., Hennen, I., & Hohendorf, I. (2020). Ein Werkzeugkasten für die Kriminalprävention. *Forum Kriminalprävention*, 4, 24–26.
- Haverkamp, R., Hennen, I., Hohendorf, I., Lukas, T., & Quel, M. (2018). Sicherheit im Bahnhofsviertel (SiBa). *Forum Kriminalprävention*, 3, 24–27.
- Hodgkinson, T., Saville, G., & Andresen, M.A. (2020). The Diffusion of Detriment: Tracking Displacement Using a City-Wide Mixed Methods Approach. *British Journal of Criminology*, 60(1), 198–218.
- Jeffery, C.R. (1971). *Crime Prevention through Environmental Design*. Beverly Hills: Sage.

- Johnson, S.D., Guerette, R.T., & Bowers, K. (2014). Crime Displacement: What we Know, What we don't Know, and What it Means for Crime Reduction. *Journal of Experimental Criminology*, 10(4), 549–571.
- Kohl, A. (2012). Situative Kriminalprävention. In Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.), *Dossier Innere Sicherheit*. Abgerufen von: <https://www.bpb.de/politik/innenpolitik/innere-sicherheit/76667/situative-kriminalpraevention?p=all> (2021, März 04).
- Künkel, J. (2013). Wahrnehmungen, Strategien und Praktiken der Polizei in Gentrifizierungsprozessen – am Beispiel der Prostitution in Frankfurt am Main. *Kriminologisches Journal*, 45(3), 180–195.
- Landeshauptstadt Düsseldorf (2020). *Entwicklungskonzept Innenstadt-Südost*. Abgerufen von: www.duesseldorf.de/stadtplanungsamt/stadterneuerung/entwicklungskonzept-innenstadt-suedost-ekiso.html (2021, März 04).
- Legnaro, A. (2017). Die (europäische) Stadt auf dem Weg zum Nicht-Ort? In J. Häfele, F. Sack, V. Eick, & H. Hillen (Hrsg.), *Sicherheit und Kriminalprävention in urbanen Räumen* (S. 13–26). Wiesbaden: Springer VS.
- Lukas, T., & Hauprich, K. (2020). Angsträume wohnungsloser Menschen. In F. Sowa (Hrsg.), *Figurationen der Wohnungsnot*. Weinheim: Juventa (im Erscheinen).
- Morgan, F. (2014). Displacement of Crime. In M. Miller (Hrsg.), *The Encyclopedia of Theoretical Criminology* (S.274-278). Chichester: Blackwell.
- Müller, N. (2015). *Kriminalprävention durch Baugestaltung*. Berlin: LIT.
- Newman, O. (1972). *Defensible Space. Crime Prevention through Urban Design*. New York: Macmillan.
- Oberwittler, D., Janssen, H., & Gerstner, D. (2017). Unordnung und Unsicherheit in großstädtischen Wohngebieten – Die überschätzte Rolle von „Broken Windows“ und die Herausforderungen ethnischer Diversität. *Soziale Probleme*, 28(2), 181–205.
- Repetto, T.A. (1976). Crime Prevention and the Displacement Phenomenon. *Crime & Delinquency*, 22(2), 166–177.
- Riedel, C. (2003). *Situationsbezogene Kriminalprävention. Kriminalitätsreduzierung oder lediglich Deliktsverlagerung?* Frankfurt a.M.: Peter Lang.
- Rolfes, M. (2015). *Kriminalität, Sicherheit und Raum*. Stuttgart: Franz Steiner.
- Ruhne, R. (2020). Urbane ‚Angsträume‘ – Die Stadt als ein vergeschlechtlichtes Bedrohungsszenario. In I. Breckner, A. Göschel, & U. Matthiesen (Hrsg.), *Stadtsoziologie und Stadtentwicklung. Handbuch für Wissenschaft und Praxis* (S. 429-440). Baden-Baden: Nomos.
- Saville, G., & Atlas, R.I. (2016). *White Paper on Homelessness and CPTED*. Abgerufen von: https://cpted.net/resources/Documents/ICA%20Resources/White%20Papers/White%20Paper_%202016_Homelessness%20and%20CPTED.pdf (2021, März 04).
- Schubert, H. (2016). Kriminalprävention in der Stadt – Traditionelle Ansätze und neue Perspektiven. In P. Zoche, S. Kaufmann, & H. Arnold (Hrsg.), *Grenzenlose Sicherheit* (S. 51-74). Berlin: LIT.
- Schubert, H., & Veil, K. (2011). Kriminalprävention im Sozialraum. Explorative Validierung des ISAN-Präventionsmodells. *Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform*, 94(2), 83–101.
- Sessar, K. (1997). Zu einer Kriminologie ohne Täter oder auch: Die kriminogene Tat. *Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform*, 80(1), 1–24.
- Shaftoe, H. (2008). *Creating Convivial Spaces. Creating Effective Public Places*. London: Earthscan.
- Skogan, W. (2015). Disorder and Decline: The State of Research. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 52(4), 464–485.
- Stolle, P. (2015). *Situative Kriminalprävention: Konzept, Empirie, Bewertung*. Berlin: LIT.
- Stummvoll, G. (2015). Die Abstraktionsleiter der Städtebaulichen Kriminalprävention. *SIAK-Journal – Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis*, 3, 27–36.
- Telep, C.W., Weisburd, D., Gill, C.E., Vitter, Z., & Teichman, D. (2014). Displacement of Crime and Diffusion of Crime Control Benefits in Large-scale Geographic Areas: A Systematic Review. *Journal of Experimental Criminology*, 10, 515–48.

- Tenz, E.M. (2020). *Wehrhafte Räume oder defensive Architektur? Politische Erzählungen über Ordnungs- und Sicherheitsarchitekturen in öffentlichen Räumen im Kontext von Wohnungslosigkeit*. Berlin: vhw.
- Thurn, R. (2021). Der Kommunale Außendienst. Die Verfolgung öffentlich sichtbarer Armut am Beispiel der Münchner Kommunalpolizei. *Kriminologisches Journal*, 53(1), 44–62.
- Thurn, R. (2020). „... wollen nicht verstehen, was der Bürger als normal ansieht“. Das Policing von Armut durch Alkohol und Bettelverbote am Münchner Hauptbahnhof. In D. Hunold, & A. Ruch (Hrsg.), *Polizeiarbeit zwischen Praxishandeln und Rechtsordnung* (S. 329-350). Wiesbaden: Springer.
- Üblacker, J., & Lukas, T. (2019). Keine Angst, es ist nur Gentrification? Soziale und ökonomische Ängste, Kriminalitätsfurcht und Verdrängungsdruck im Düsseldorfer Bahnhofsviertel. *sub|urban – Zeitschrift für kritische Stadtforschung*, 7, 93–114.
- Wehrheim, J. (2012). *Die überwachte Stadt – Sicherheit, Segregation und Ausgrenzung*. 3. Auflage. Opladen: Barbara Budrich.
- Weisburd, D., Wyckoff, L.A., Ready, J., Eck, J.E., Hinkle, J.C., & Gajewski, F. (2006). Does Crime Just Move Around the Corner? A Controlled Study of Spatial Displacement and Diffusion of Crime Control Benefits. *Criminology*, 44(3), 549–591.
- Welsh, B.C., Mudge, M.E., & Farrington, D.P. (2010). Reconceptualizing Public Area Surveillance and Crime Prevention: Security Guards, Place Managers and Defensible Space. *Security Journal*, 23(4), 299–319.
- Wilson, J.Q., & Kelling, G.L. (1996): Polizei und Nachbarschaftssicherheit: Zerbrochene Fenster. *Kriminologisches Journal*, 28(2), 121–137.
- Wulf, R. (Hrsg.) (2014). *Kriminalprävention an Orten. Wissenschaftliche Grundlagen und praktische Maßnahmen*. Tübingen: Tübinger Schriften und Materialien zur Kriminologie.
- Yin, R.Y. (2014). *Case Study Research Design and Methods*. 5. Auflage. Thousand Oaks: Sage.

Kontakt | Contact

Dr. Tim Lukas | Bergische Universität Wuppertal | Fakultät VII, Sicherheitstechnik | Fachgebiet Bevölkerungsschutz, Katastrophenhilfe und Objektsicherheit | lukas@uni-wuppertal.de

Benjamin Coomann, M.A. Soziologie | Bergische Universität Wuppertal | Fakultät VII, Sicherheitstechnik | Fachgebiet Bevölkerungsschutz, Katastrophenhilfe und Objektsicherheit | coomann@uni-wuppertal.de