

HUMBOLDT-UNIVERSITÄT ZU BERLIN
PHILOSOPHISCHE FAKULTÄT III
INSTITUT FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN

Unter den Linden 6
10099 Berlin

Projektarbeit im Fach Sozialwissenschaften
Seminar: Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum – Beispiel Bahnhof
Zoo (WS 2006/2007)
Dozenten: Birgit Wiese, Jens Wurtzbacher, Professor Dr. Hartmut Häu-
ßermann

Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum?

Ergebnisse einer quantitativen Passantenbefragung am Bahnhof

Zoologischer Garten – Berlin 2007

Paula Protsch
Matrikelnummer: 186642

Maciek Chinalski (Universität Potsdam)
Matrikelnummer: 717263

Aktham Omran

Berlin, den 25.04.2007

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	2
2. Der Bahnhof Berlin Zoologischer Garten.....	3
3. Forschungsstand zum subjektiven Sicherheitsgefühl.....	5
4. Durchführung einer Passantenbefragung am Bahnhof Zoo.....	9
4.1 Operationalisierung und Konstruktion des Fragebogens	9
4.2 Zur Datenerhebung.....	11
4.3 Ergebnisse der Befragung	13
4.3.1 Univariate Auswertungen.....	13
4.3.2 Bivariate Auswertungen.....	20
5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Fazit	27
Literaturverzeichnis.....	29

1. Einleitung

Die großen Bahnhöfe der meisten deutschen Städte sind eng mit dem jeweiligen Stadtbild verknüpft. Nicht nur als Verkehrsknotenpunkte erfüllen sie eine wichtige Rolle, sondern auch als Treffpunkte von unterschiedlichen sozialen Gruppen. Auch der Bahnhof Zoologischer Garten in Berlin und seine Umgebung sind, selbst nach der Stilllegung des Fernverkehrs, aufgrund der zentralen Lage in der City-West ein viel besuchtes Areal. Der Bahnhof wurde deutschlandweit durch die Veröffentlichung des Buches „Christiane F. – Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“, welches die Drogen- und Stricherszene der 1970-80er Jahre am Bahnhof beschrieb, berühmt und berüchtigt. Auch heute noch ist der Bahnhof ein sozialer Treffpunkt für so genannte Rand- oder Problemgruppen, wie Drogenabhängige, Alkoholiker oder Wohnungslose, auch wenn es kein Haupttreffpunkt für Heroinsüchtige mehr ist. Zudem befindet sich heute ein weites Netz an sozialen Einrichtungen vor Ort, die Hilfe- und Beratungsleistungen für diese Menschen in sozialen Problemlagen anbieten. Der Großteil dieser Einrichtungen arbeitet an der, von Passanten wenig genutzten, Rückseite des Bahnhofs (Jebensstraße), wo sich auch die meisten ihrer Nutzer¹ aufhalten.

Neben den sozialen Einrichtungen gibt es eine Reihe von anderen Akteuren am Bahnhof Zoo. Dazu zählen: der Polizeiabschnitt 27, das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, die BVG, Gewerbetreibende und die AG-City.

Das Projektseminar: „Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum - Beispiel Bahnhof Zoo“ der Humboldt-Universität zu Berlin in Kooperation mit dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und dem Berliner Polizeiabschnitt 27, stellt sich die generelle Frage nach möglichen Konflikten der Nutzer und Akteure am Bahnhof Zoo. Diese Projektarbeit befasst sich im Speziellen mit der Position der Passanten in diesem Gebiet. Von Interesse ist, ob sie sich bei der Nutzung der Bahnhofsumgebung in ihrem Wohlbefinden beeinträchtigt fühlen. Wie sicher fühlen sich die Passanten am Bahnhof Zoo? Wie sehr wird die Anwesenheit der so genannten Problemgruppen als störend empfunden? Solche Fragen lassen sich nur mit Hilfe einer direkten Befragung der Betroffenen, hier der Passanten, beantworten.

¹ Wir möchten darauf hinweisen, dass wir Wörter wie „Nutzer“, „Passanten“ usw. als geschlechtsneutral betrachten.

Zum Einstieg werden wir auf genauere Details zum Bahnhof Zoo und seiner Umgebung eingehen (Kapitel 2). Dann geben wir einen Überblick über den Forschungsstand zum subjektiven Sicherheitsgefühl (Kapitel 3). Daran anschließend folgen die Operationalisierung unserer Untersuchungsfragen und die Konstruktion eines standardisierten Fragebogens (Kapitel 4.1), Aspekte der Datenerhebung (Kapitel 4.3)² und die Ergebnisse der Befragung (Kapitel 4.3). Das Schlusskapitel bringt die wesentlichen Erkenntnisse unserer Studie auf den Punkt und zieht ein Fazit (Kapitel 5).

2. Der Bahnhof Berlin Zoologischer Garten

Die Lage des Bahnhof Zoo

Der Bahnhof Zoologischer Garten (Bahnhof Zoo) ist ein zentraler Bahnhof in Westberlin (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf) und war bis vor kurzem – vor der Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs - der wichtigste Bahnhof der Stadt. Gelegen am Hardenbergplatz, gegenüber des Zoologischen Gartens, des Tiergartens und unweit von den Einkaufsstraßen Kurfürstendamm und Tauentzienstraße stellt er einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt für Busse, U-Bahn, S-Bahn und Regionalbahn dar. Der Bahnhof wird täglich von mehreren Tausend Berlinern, Pendlern und Touristen genutzt. Durch seine gute Verkehrsanbindung ist der Bahnhof Zoo aus allen Richtungen der Stadt mit dem öffentlichen Nahverkehr einfach zu erreichen.

Lage des Bahnhof Zoologischer Gartens (Bahnhof Zoo)



Quelle: <http://www.argeregio.de/arge-regio/lageplan/> (2)

² Wir danken allen Teilnehmern des Seminars für ihre Unterstützung bei der Datenerhebung.

Geschichte

Im Laufe der Jahre hat der Bahnhof Zoo eine Reihe von Veränderungen durchlaufen.

Die Geschichte des Bahnhof Zoo begann mit der Eröffnung im Jahre 1882. 1996 wurde er als der wichtigste Bahnhof Berlins betitelt. Zehn Jahre später ist durch die Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes die Bedeutung des Bahnhofs Zoo für den Verkehr und insbesondere den Fernverkehr deutlich geschmälert worden.

Im Februar 1882 wurde der Bahnhof für Vorortzüge der Stadtbahn eröffnet und zwei Jahre später hielten auch durchlaufende Fernzüge. Im Jahre 1902 wurde ein Bahnhof der U2, der ersten U-Bahnlinie in Berlin, eröffnet. Weitere Erweiterungen und Umbauten folgten. Im Mai 1952 wurden in West-Berlin alle weiteren Fernbahnhöfe stillgelegt, so dass der Bahnhof Zoo der einzige (richtige) Fernbahnhof blieb, obwohl er nur zwei Fern-Bahnsteige hatte.

Wie der Tagesspiegel (24. 12. 2006) berichtete ist die Zahl der Besucher des Bahnhof Zoo seit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes sehr deutlich zurückgegangen. Es lassen sich zwar immer noch 100.000 Besucher zählen, dies sind jedoch 30.000 weniger als vor der Eröffnung.

Auch der Kauf von Tickets ging zurück. Früher wurden 45 % aller Tickets in Berlin am Bahnhof Zoo verkauft, heute sind es lediglich noch 25 %.

Der Bahnhof Zoo als sozialer Treffpunkt

Der Bahnhof Zoo war schon immer ein wichtiger sozialer Treffpunkt in Berlin. Anzunehmen ist, dass dies nicht zuletzt durch seine Sonderstellung in West-Berlin verstärkt wurde. Wie z.B. im Musical „Linie 1“ des Grips-Theaters besungen, galt der Bahnhof Zoo als *das* Tor zur großen und aufregenden Stadt Berlin. Obdachlose, Drogenabhängige, Jugendliche und andere Gruppen treffen sich am Bahnhof Zoo. Soziale Institutionen, wie z.B. Beratungsstellen oder Sanitärcontainer bieten diesen Personen Hilfeleistungen an. In den 1970er Jahren erlangte der Bahnhof Zoo durch die Veröffentlichung des Buches „Christiane F. - Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“ der Autoren Christiane F., Kai Hermann und Horst Rieck (1977) besondere Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit und verlieh ihm ein negatives Image. Das Buch beschreibt eindrücklich die Drogen- und Stricherszene am Bahnhof Zoo in der Lebensstraße, die sich in dieser Zeit entwickelte.

Wie der Stern (13.08.2005) berichtet, ist der Bahnhof Zoo heutzutage nicht mehr der Haupttreffpunkt für Heroinabhängige. Drogen und Prostitution spielen jedoch noch immer

eine große Rolle. Stefan Thomas (2005) hat diese Szene untersucht und seine Ergebnisse in dem Buch „Berliner Szenetreffpunkt Bahnhof Zoo: Alltag junger Menschen auf der Straße“ dokumentiert. Der Bahnhof Zoo bietet jungen Leuten mit sozialen Problemen eine Anlaufstelle, aber auch ältere Menschen mit z.B. starken Alkoholproblemen oder Wohnungslose, sind dort anzutreffen. Die Umgebung des Bahnhofs zählt seit 1996 zu den sogenannten „gefährlichen Orten“ in Berlin. Dieser Status verleiht den zuständigen Polizeibeamten die Möglichkeit schneller einzugreifen und Personenkontrollen durchzuführen, selbst wenn keine eindeutigen Verdachtsmomente bestehen. Eick (2003: 76) bezeichnet dies als ein „Kontroll- oder Ausgrenzungsinstrument“. Nach eigenen Angaben beruht die Strategie der Polizei mittlerweile nicht mehr auf einer Vertreibung der Randgruppen, sondern sucht vielmehr den Dialog, um auf diese Weise Sicherheit in dieser Gegend zu erreichen.

Seit dem vergangenen Jahr ist der Bahnhof Zoo kein Fernbahnhof mehr. Seine Lage und auch seine Geschichte verleihen ihm jedoch immer noch eine gewisse Bedeutung. Die Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitaktivitäten wie Kinos, der Zoologische Garten usw. locken immer noch viele Passanten und Touristen an, durch den Bau eines Riesenrads in der Nähe des Bahnhofs soll dies noch unterstützt werden. Die unweit vom Bahnhof Zoo gelegenen Einkaufsstraßen Kurfürstendamm und Tauentzienstraße ziehen im Berlin-Vergleich, nach Angaben des Tagesspiegels (05.02.2007), die meisten Kunden an. Auch als sozialer Treffpunkt ist der Bahnhof immer noch sehr beliebt. Es ist jedoch anzunehmen, dass sich die Situation am Bahnhof Zoo seit dem Wegfall der Fernzüge verändert hat. Da bislang noch keine Informationen zum Wohlbefinden der Passanten am Bahnhof Zoo existieren kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob sich das Konfliktpotenzial zwischen Passanten und Problemgruppen verändert hat.

3. Forschungsstand zum subjektiven Sicherheitsgefühl

In jeder Stadt findet man Faktoren, die dazu beitragen können, dass sich dort die Stadtbewohner und – besucher unsicher fühlen. Auch in Berlin gibt es eine Vielzahl an Plätzen, wo sich die Menschen weniger sicher oder auch unsicher fühlen. Einer dieser Plätze ist der Bahnhof Zoo. Um die Ergebnisse unserer Untersuchung korrekt interpretieren zu können, ist es wichtig die theoretischen Grundlagen und andere empirische Ergebnisse über das subjektive Sicherheitsgefühl zu kennen.

Ein sehr wichtiger Aspekt der Theorie über subjektives Sicherheitsgefühl ist die so genannte Kriminalitätsfurcht. Eine Vielzahl von Studien, wie z.B. beschrieben in Bösebeck (2001) zeigen ein interessantes Ergebnis. Die meisten Menschen entwickeln ihre Kriminalitätsfurcht auf Grundlage von Medienberichten. Dabei spielen die eigenen Erfahrungen mit Kriminalität die geringste Rolle bei der Entstehung der Kriminalitätsfurcht. „Was in den Medien und der politischen Diskussion thematisiert wird, ist eine andere Kriminalität als die, die die Polizei registriert, und diese ist nochmals eine andere als die, die viele Menschen beunruhigt“ (Blankenburg 1994: 1331). Dieses Zitat zeigt deutlich, dass die in den Medien dargestellte Kriminalitätsproblematik wenig mit der Wirklichkeit, der uns umgebenden Großstädte zu tun hat. Die Massenmedien können jedoch bei vielen eine Besorgnis über ihr persönliches Sicherheitsgefühl auslösen. Eine in Deutschland durchgeführte Umfrage von 1995 (zitiert in Bösebeck 2001) über dringliche Probleme in der Gesellschaft hat ergeben, dass die meisten Befragten die Arbeitslosigkeit (42 %) als am dringlichsten zu lösendes Problem nennen. Als nächstes kommen die Umwelt (9 %), danach die Armut (5 %) und erst fast am Ende, mit 1 % die Kriminalität. Dabei wird deutlich, dass die oftmals in den Medien sehr übertrieben dargestellte Kriminalitätsproblematik wenig Realitätsbezug aufweist. Die Rolle der Medien ist also unbestritten, vor allem im Betracht des politischen Diskurses über die Kriminalität. Die Stadtbewohner, geprägt durch eine kriminalpolitische Mediendebatte, können sich in ihrem Sicherheitsgefühl beeinträchtigt fühlen. Ein weiterer Aspekt, der mit dem Sicherheitsgefühl direkt in Verbindung gestellt wird, ist die Polizeipräsenz. Ein Überangebot an Polizeibeamten, sowie des Sicherheitspersonals, kann das Sicherheitsempfinden negativ beeinflussen, denn die Polizeipräsenz kann bei vielen Menschen einen Gefahrverdacht verursachen. Subjektive Sicherheit wird nicht unbedingt durch die überdurchschnittliche Anwesenheit von Sicherheitsbeamten verstärkt (Bösebeck 2001). Die Politik und ihr öffentlicher Auftritt spielen hier eine wichtige Rolle, da sie einen direkten Einfluss in Form von Vorschriften, Gesetzen oder Mediendebatten auf die Gesellschaft ausüben kann.

Die persönliche Risikoeinschätzung ist ein weiterer Aspekt, der mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl in Verbindung steht. Mehrere Studien haben einen interessanten Zusammenhang zwischen der persönlichen Risikoeinschätzung und der Kriminalitätsfurcht ergeben (siehe ebd.). Der persönlichen Risikoeinschätzung, die durchschnittlich eher gering eingestuft wird, steht eine hohe Kriminalitätsfurcht gegenüber. Diese Widersprüchlichkeit ist ein weiterer Beweis für die Manipulierungsfähigkeit des subjektiven Sicherheitsgefühls.

Die Gewaltkriminalität im öffentlichen Raum und ihre Darstellung in den Medien ist ein weiterer wichtiger Punkt bei der Betrachtung des Sicherheitsgefühls der Großstadteinwohner. Die Gewaltkriminalität wird in den Medien oftmals als massive Gefahr dargestellt. Obwohl letztendlich das Ausmaß der Gewaltkriminalität laut vieler Studien sehr gering ist und weit mehr Menschen durch Unfälle im Straßenverkehr getötet oder verletzt werden (Kury 1997).

Das subjektive Gefühl, Opfer von Gewalttaten in einer Großstadt zu werden, steigt bei älteren Menschen oder Frauen, solange sich diese in ihrem täglichen Leben durch zufällig begegnete Problemgruppen beeinträchtigt fühlen. Diese wird man in einer Großstadt öfter antreffen als zum Beispiel in Kleinstädten oder auf dem Land. Tatsächlich werden aber mehr Gewalttaten in der privaten Wohnungen und Häusern begangen, als im öffentlichen Raum (Boers et al. 1997). Hier wird deutlich, dass sich die Kriminalitätsfurcht durch die Opferwerdung im öffentlichen Raum nicht begründen lässt. Wie schon oben erwähnt, fühlen sich Frauen und ältere Menschen besonders unsicher. Dieses Verhalten begründet sich nicht in der empirischen Realität, da diese beiden Gruppen am wenigsten durch öffentliche Gewalt betroffen sind. Diese Diskrepanz wird als Kriminalitätsfurcht – Paradoxon bezeichnet und wurde in mehreren Studien empirisch nachgewiesen (Boers et al. 1995).

Weitere Ergebnisse zur Kriminalitätsfurcht, bzw. dem subjektiven Sicherheitsgefühl zeigen: „Menschen, die am Rande der Gesellschaft leben, fürchten Kriminalität mehr, als Menschen die sich in gesicherten sozialen Verhältnissen befinden“ (Stangl 1993: 43 zitiert in Bösebeck 2001). Dieses Zitat bezieht sich auf die sozioökonomischen Unterschiede, die in jeder Stadt vorhanden sind. Menschen, die ein niedriges Einkommen beziehen oder in unsicheren sozialen Verhältnissen leben wie z.B. Arbeitslose, haben mehr Angst vor Kriminalität als privilegiere Bevölkerungsgruppen.

Viktimisierungsprozesse stehen in einem engen Zusammenhang mit der Kriminalitätsfurcht. Dabei wird zwischen der direkten und indirekten Viktimisierung unterschieden. Unter der direkten Viktimisierung versteht Bösebeck (2001) die tatsächliche Opferwerdung durch eine Straftat. Mit der indirekten Viktimisierung wird hingegen die Kommunikation über die Opferwerdung anderer verstanden. Wie bereits mehrere Studien nachgewiesen haben, ist die Wirkung der direkten, bzw. indirekten Viktimisierung auf die Kriminalitätsfurcht ganz unterschiedlich (ebd.). Auch hier lässt sich die These bestätigen, dass

Kriminalitätsfurcht nicht unbedingt mit einer objektiven Kriminalitätsbedrohung einhergeht und schon gar nicht mit der tatsächlicher Kriminalitätsbelastung übereinstimmen muss, wie sie durch die polizeiliche Kriminalstatistik ausgewiesen wird (Dost 2003). In Bezug auf die direkte Viktimisierung geht man davon aus, dass Kriminalitätsfurcht vor allem auf den eigenen Erlebnissen beruht. Jedoch nimmt die Beunruhigung nach der Opferwerdung ab, solange sich das Delikt, wie zum Beispiel Eigentumsdiebstahl als banal oder geringfügig entpuppt hat. Betrachtet man jedoch Opfer von schweren Straftaten wie Raub, schwerer Körperverletzung oder Vergewaltigung, zeigt sich ein deutlich höheres Maß an Kriminalitätsfurcht als bei Nichtopfern (Bösebeck 2001). Hierbei ist es aber wiederum wichtig anzumerken, dass die meisten Gewalttaten am häufigsten im privaten Raum vollzogen werden. Diese Sphäre der Gewalt ist die, bis jetzt am wenigsten erforschte und gleichzeitig am stärksten durch „unbekannte“ Straftaten betroffene (ebd.: 27). Wie oben bereits nachgewiesen, lässt sich direkte Viktimisierung nicht als eine entscheidende Ursache der Kriminalitätsfurcht ableiten. Die indirekte Viktimisierung hingegen weist jedoch eine maßgebliche Auswirkung auf die Kriminalitätsfurcht auf. Sie wird als Kenntnis über die Opferwerdung anderer Menschen verstanden, zu denen man einen persönlichen Bezug hat (ebd., Dost 2003). Durch die Opferwerdung von Familienmitgliedern, Bekannten oder Freunden kann die indirekte Viktimisierung eintreten, da sich ein subjektives Opfererleben durch die Erzählungen anderer konstruieren kann. Dieses wird dann subjektiv als eine persönliche Gefahr empfunden, obwohl es letztendlich nur auf der Vermutung basiert, selbst Opfer zu werden. Die gesammelten Erzählungen summieren sich und werden leicht mit anderen kommuniziert. Die Geschichten über ein Raub oder Verbrechen werden weiter erzählt und führen so zu einem Einstieg in die indirekte Viktimisierung. Mehrere gesammelte Erzählungen können mit der Zeit als Realität empfunden werden. Die Kriminalitätsfurcht steigt, obwohl keine persönlichen Erlebnisse stattfanden. Das bestätigt wiederum die These, dass Kriminalitätsfurcht durch indirekte Viktimisierung deutlich an Bedeutung gewinnt, obwohl die reale Kriminalitätsbelastung eigentlich gering ist.

Die indirekte Viktimisierung hat also einen entscheidenden Einfluss auf die Kriminalitätsfurcht. Kriminalitätsfurcht infolge von indirekter Viktimisierung gewinnt vor allem in den sozial-desorganisierten Stadtvierteln an Bedeutung (Bösebeck 2001).

Im Allgemeinen leben in weniger guten Wohnvierteln mehr Personen in sozial schlechteren Lagen, diese fühlen sich in der Regel unsicherer als Personen mit eher höherem sozio-

ökonomischem Status, die in gepflegten Gegenden wohnen. Das Wohnumfeld wirkt sich also direkt auf die Kriminalitätsfurcht aus.

Abschließend ist zu sagen, dass Kriminalitätsfurcht in allen Bevölkerungsgruppen erkennbar ist, allerdings durch unterschiedliche Faktoren geprägt ist. Sie hängt auch zum großen Teil von persönlichen Merkmalen ab. Diese Merkmale, die im Laufe des Kapitels dargestellt worden sind, wirken sich unterschiedlich auf die Kriminalitätsfurcht aus und sind für das Entstehen des subjektiven Sicherheitsgefühls verantwortlich.

4. Durchführung einer Passantenbefragung am Bahnhof Zoo

4.1 Operationalisierung und Konstruktion des Fragebogens

In dieser Projektarbeit möchten wir, wie in der Einleitung ausgeführt, die Position der Passanten am Bahnhof Zoo in Bezug auf mögliche Nutzungskonflikte untersuchen. Im Besonderen ist danach zu fragen, ob die Passanten sich am Bahnhof Zoo in ihrem subjektiven Wohlbefinden beeinträchtigt fühlen. Von Interesse ist, ob die Passanten sich zu großen Teilen unsicher fühlen oder durch die dort anwesenden Problemgruppen gestört fühlen. Als geeignetes Instrument bietet sich hier eine quantitative Befragung auf der Basis eines standardisierten Fragebogens an.

Uns war es sehr wichtig, einen Fragebogen zu entwickeln, der einerseits eine kurze Befragungszeit zuließ, leicht verständliche Fragen beinhaltete und andererseits möglichst präzise Antworten auf unsere Fragestellung geben würde.

Um das Wohlbefinden der Passanten am Bahnhof Zoo zu messen haben wir drei verschiedene Indikatoren in den Fragebogen aufgenommen:

- a) Die subjektive Einschätzung der Atmosphäre am Bahnhof Zoo
- b) Das „Sich-Gestört-Fühlen“ am Bahnhof
- c) Das subjektive Sicherheitsgefühl am Bahnhof

Durch diese drei Indikatoren möchten wir ein breiteres Spektrum der möglichen Beeinträchtigungen der Passanten erfassen. Wir nehmen an, dass zwar recht hohe Korrelationen der einzelnen Faktoren zu erwarten sind, jedoch teilweise durchaus andere Sachverhalte gemessen werden. Vorzustellen ist z.B., dass sich jemand durch die Anwesenheit von

Problemgruppen am Bahnhof Zoo gestört fühlt, ohne sich dabei unsicher zu fühlen. Im Folgenden werden wir auf die wichtigsten Aspekte der einzelnen Fragen eingehen, die genaue Formulierung und Codierung kann gegebenenfalls im Fragebogen und im Codeplan nachgelesen werden (Anhang, Seite 9).

Die Atmosphäre am Bahnhof Zoo soll anhand einer Fünfer-Skala von 1: „Die Atmosphäre am Bahnhof Zoo gefällt mir gut“ bis 5: „...empfinde ich als sehr unangenehm“ bewertet werden (Frage 3).

Bei der Frage, ob die Passanten sich durch etwas am Bahnhof Zoo gestört fühlen, möchten wir in erster Linie herausfinden, ob die Anwesenheit von Problemgruppen, wie z.B. Obdachlose, Alkoholiker etc., als ein Störungsgrund wahrgenommen wird. Wir verwenden hier eine Filterführung, damit die Befragten nicht von vorneherein erst durch diese Frage auf die Problematik gestoßen werden. Gefragt wird zunächst: „Fühlen Sie sich denn hier am Bahnhof Zoo durch etwas gestört?“ (Frage 4). Antwortet die Befragungsperson mit „Ja“ wird weiter nach den Störungsgründen gefragt. Vier standardisierte Gründe werden abgefragt, darunter auch die Anwesenheit der Problemgruppen, wobei mehrere Antworten möglich sind. Es gibt abschließend noch die Möglichkeit einen offenen fünften Grund zu nennen.

Das subjektive Sicherheitsgefühl am Bahnhof Zoo messen wir anhand einer Sechser-Skala von 1: „sehr sicher“ bis 6: „sehr unsicher“, die wir von Rüter (1999) übernommen haben (Frage 6). Im Gegensatz zu der von Kreissl und Fischer (2003) verwendeten Fünfer-Skala bietet eine Sechser-Abstufung den Vorteil, dass die Befragten sich eindeutig zwischen *sicher* und *unsicher* entscheiden müssen und so die Möglichkeit besteht die Kategorien für weitere Analysen auf sinnvolle Weise zusammenzufassen. Außerdem können wir so im Anschluss fragen, weshalb sich jemand unsicher fühlt (offene Frage, Frage 7). Im Gegensatz zur Frage nach der subjektiven Einschätzung der Atmosphäre gehen wir davon aus, dass ein neutrales Sicherheitsgefühl auch eher unwahrscheinlich ist. Eine „weiß nicht“-Kategorie haben wir in keiner der Fragen vorgesehen, wir notieren dies nur, wenn die Befragten dies von allein sagen.

Für die Codierung der offenen Antwortkategorie der Frage 5 (Antwort 5) und die offene Frage 7 haben wir nach der Feldphase alle Fragebögen gesichtet und die Antworten notiert. Anschließend haben wir Kategorien gebildet, und die einzelnen Antworten diesen Kategorien zugeordnet. Die Kategorien sind im Codeplan (Anhang, Seite 9) und im Analysekapitel (Seite 13) ersichtlich.

Wie der Forschungsstand zum subjektiven Sicherheitsgefühl gezeigt hat, variiert das Sicherheitsempfinden mit demografischen Merkmalen wie dem Geschlecht, dem Alter oder dem sozioökonomischen Status. Wir fragen daher nach dem Geschlecht, dem Alter, dem Bildungsabschluss und dem Erwerbsstatus der Befragten.

Außerdem fragen wir nach dem Wohnort. Wobei uns hier interessiert, ob die Personen in Berlin, oder dem Berliner Umland wohnen oder als Touristen bzw. Geschäftsreisende in Berlin sind. Es ist anzunehmen, dass Berliner eine andere Wahrnehmung des Bahnhof Zoo haben als andere. Auch die durchschnittliche Anwesenheit am Bahnhof und der Grund der Anwesenheit am Bahnhof zum Befragungszeitpunkt können sich auf das Wohlbefinden vor Ort auswirken und werden deshalb erhoben.

Ein Pretest ging dem endgültigen Fragebogen voraus und ließ uns einige Modifikationen vornehmen (vgl. Pretest-Fragebogen im Anhang Seite 5). Leider wurde erst während der tatsächlichen Feldphase ersichtlich, dass einige Befragungspersonen mit der Frage D4: „Was ist Ihr höchster Schulabschluss?“³ Schwierigkeiten hatten. Da sie, obwohl die Kategorien „Berufsschule“ und „Hochschule“ genannt wurden, manchmal lediglich auf ihre Schulzeit Bezug nahmen. Wir gehen jedoch davon aus, dass durch die etwas ausführlichere Erklärung dieser Frage durch die Interviewer dieser Mangel behoben werden konnte. Im Nachhinein wäre es eventuell eindeutiger gewesen, nach dem höchsten Bildungsabschluss zu fragen.

4.2 Zur Datenerhebung

Ziel der Befragung am Bahnhof Zoologischer Garten war eine möglichst reale Situationsanalyse durchzuführen. Insgesamt haben wir zwischen dem 08. Januar und dem 05. Februar 2007 302 Interviews durchgeführt. Die Befragung fand zu drei unterschiedlichen Tageszeiten statt. Mit dieser Unterteilung der Befragungszeiten sollte ein möglichst breites Spektrum der Nutzer des Bahnhofsgeländes erreicht werden, um somit eine Verzerrung des Interviews zu vermeiden. Es ist anzunehmen, dass sich dort zu unterschiedlichen Tageszeiten verschiedene Personen-, bzw. Nutzergruppen aufhalten. Die erste Etappe fand montags bis freitags in den Morgenstunden, zwischen 7:30 und 9:00 Uhr statt. Die Mittagsbefragung haben wir auf die Zeit zwischen 12:00 und 14:00 Uhr festgelegt und die

³ Diese Frage, wie auch diejenige nach dem Erwerbsstatus haben wir von Kreissl und Fischer (2003) übernommen.

Abendsbefragung auf die Zeit zwischen 17:00 und 20:00 Uhr. Des Weiteren wurden Interviews am Samstag von 9:00-10:00, 12:00-14:00 und 17:00-20:00 Uhr durchgeführt. Die Verteilung der realisierten Interviews stellt sich wie folgt zusammen: Morgens 99, mittags 105 und abends 98 Interviews. Die Interviews dauerten zwischen drei und fünf Minuten.

Weitere Überlegungen haben wir bezüglich des Ortes der Befragung durchgeführt. Das Bahnhofsinnere wurde als Befragungsort aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Einerseits sorgen, von den U-Bahnhöfen abgesehen, die Sicherheitsleute im Bahnhof Zoo dafür, dass sich Problemgruppen dort nicht für einen längeren Zeitraum aufhalten. Konfliktsituationen mit „normalen“ Nutzern des Bahnhofs können sich daher eher außerhalb des Bahnhofs, also an den Eingängen und dem Bahnhofsvorplatz (Hardenbergplatz) entwickeln. Andererseits fällt das Bahnhofsinnere nicht in den Zuständigkeitsbereich unserer Kooperationspartner, dem Berliner Polizeiabschnitt 27 und dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, die aus diesem Grund an Ergebnissen über die Situation um den Bahnhof herum interessiert sind.⁴ Schließlich erschien es im Zusammenhang mit den im Projekt weiter geplanten Untersuchungen sinnvoller, sich auf eine Erhebung außerhalb des Bahnhofs festzulegen. Der Akteur „Polizei“ wurde schon genannt, aber auch die sozialen Institutionen, die sich um Obdachlose, Drogenabhängige usw. am Bahnhof Zoo kümmern, arbeiten nicht im Inneren des Bahnhofs.

Aus diesen Gründen haben wir zunächst mehrere Standorte außerhalb des Bahnhofs ausgewählt und diese bei einem Pretest sondiert. Zu den Befragungsorten gehörten folgende Bereiche: der Haupteingang (Hardenbergplatz), der Eingang zu der U-Bahn Station Zoologischer Garten, sowie der Bahnhofsausgang Jebensstraße.

Wir konnten feststellen, dass einige weniger für eine Befragung geeignet waren als andere. Das beste Beispiel dafür ist der U-Bahn Ausgang in der Nähe des Supermarkts „Ullrich“. Dieser Bereich ist sehr schmutzig, scheint durch die Problemgruppen ganzjährig „besetzt“ zu sein und zudem finden dort gerade zahlreiche Baumaßnahmen statt. Dieser Ausgang scheint bei den Nutzern sehr unbeliebt zu sein. Die meisten von ihnen verlassen ihn sehr schnell und lassen sich kaum für ein Interview ansprechen. Nach dieser Erfahrung haben wir uns entschieden keine Erhebungen mehr dort durchzuführen und uns auf den Hardenbergplatz als Erhebungsort zu konzentrieren.

⁴ Für den Bahnhof an sich, sind die Deutsche Bahn und der Bundespolizei zuständig.

Bei der Befragung sollten die Beobachtungen möglichst zufällig ausgewählt werden. Es sollte von den Interviewern vermieden werden, gezielt Personen zu befragen, von denen sie vermuten, dass sie eher an einer Befragung teilnehmen würden. Zum Beispiel wäre anzunehmen, dass Personen gleichen Alters und z.B. mit ähnlichem Kleidungsstil eher einer Befragung zustimmen würden, als andere bzw. die Interviewführung für den Interviewer dann angenehmer sein könnte. Nicht beeinflussen konnten wir natürlich, ob eine ausgewählte Person dann auch tatsächlich an der Befragung teilnahm. Mit über 300 Interviews werden wir uns jedoch der Grundgesamtheit der Passanten am Bahnhof Zoo gut genähert haben. Vergleiche mit anderen Samples können leider nicht vorgenommen werden, da es keine entsprechenden Erhebungen gibt. Die genaue Verteilung der befragten Personen nach demografischen Merkmalen ist der Tabelle 1 zu entnehmen.

Probleme der Datenerhebung

Bei der Befragung hatten wir mit unterschiedlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Einige Probleme haben die Interviews in den früheren Stunden mit sich gebracht, weil die meisten Arbeits- oder Schulpendingler in der Eile und daher schwer ansprechbar waren. Ein weiterer Aspekt waren die oftmals ungünstigen Wetterverhältnisse, die sich insoweit direkt auf unsere Befragung auswirkten, weil wir diese draußen auf dem Bahnhofsvorplatz durchgeführt haben. Es ist anzunehmen, dass eine ähnliche Umfrage in der Sommerzeit zu anderen Ergebnissen führen kann. Zum einen halten sich im Sommer generell mehr auffällige Personengruppen im Bahnhofsbereich auf und zum anderen sind möglicherweise mehr Passanten bereit, an einem Interview teilzunehmen.

4.3 Ergebnisse der Befragung

4.3.1 Univariate Auswertungen

Bevor wir auf die Ergebnisse zu den inhaltlichen Fragen eingehen, möchten wir anhand der folgenden Tabelle und der Abbildung 1 einen Überblick über die Verteilung der demografischen Merkmale der Befragten geben.

Tabelle 1: Verteilung demografischer Merkmale

Frauen 47,5 %	Männer 52,5 %		
Wohnhaft in Berlin 74,5 %	Wohnhaft im Berliner Umland 12,9 %	Tourist/in 8,9 %	Geschäftsreisender/-de 3,3 %
Hauptschule/Realschule 23,5 % plus 7,6 % Rest	Gymnasium 31,8 %	Berufsschule 11,3 %	Hochschule 25,5 %
Erwerbstätig/Fortbildung od. Umschulung 53,3 %	Arbeitslos 7,7 %	Inaktiv (Rentner, Hausfrauen/-männer) 11,7 %	In Ausbildung 27,33 %

N: 302

Abbildung 1: Altersverteilung

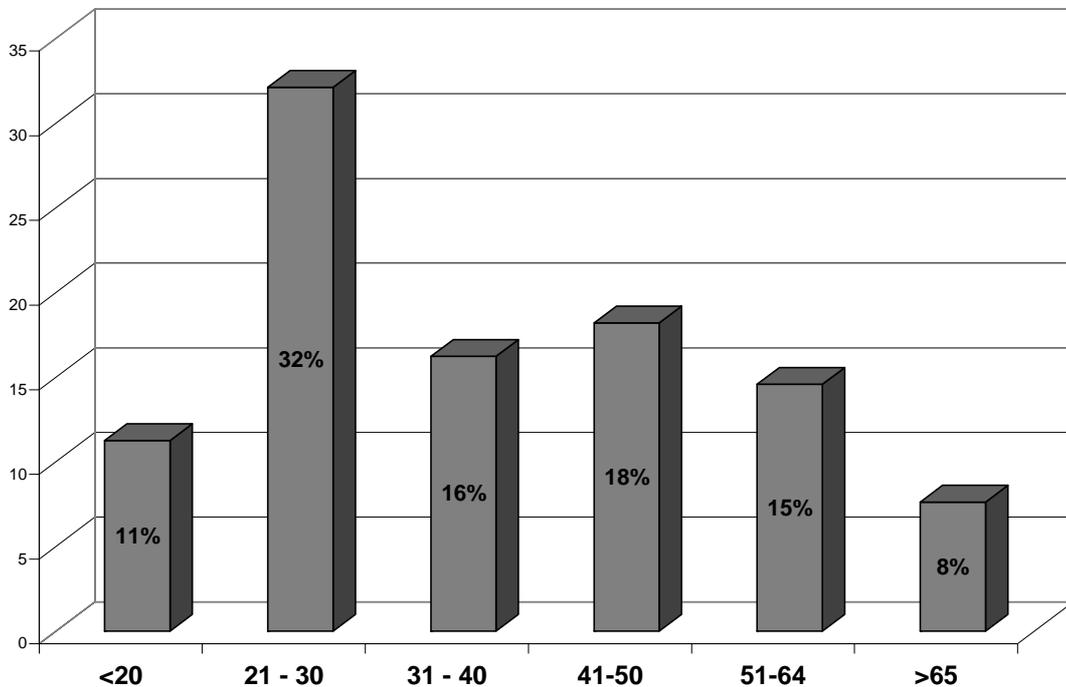
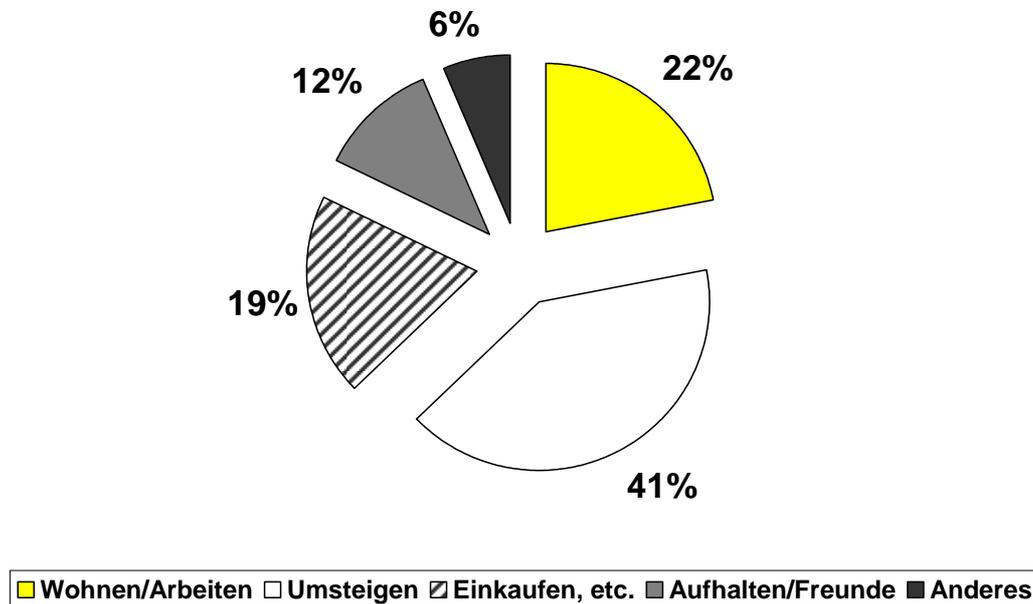
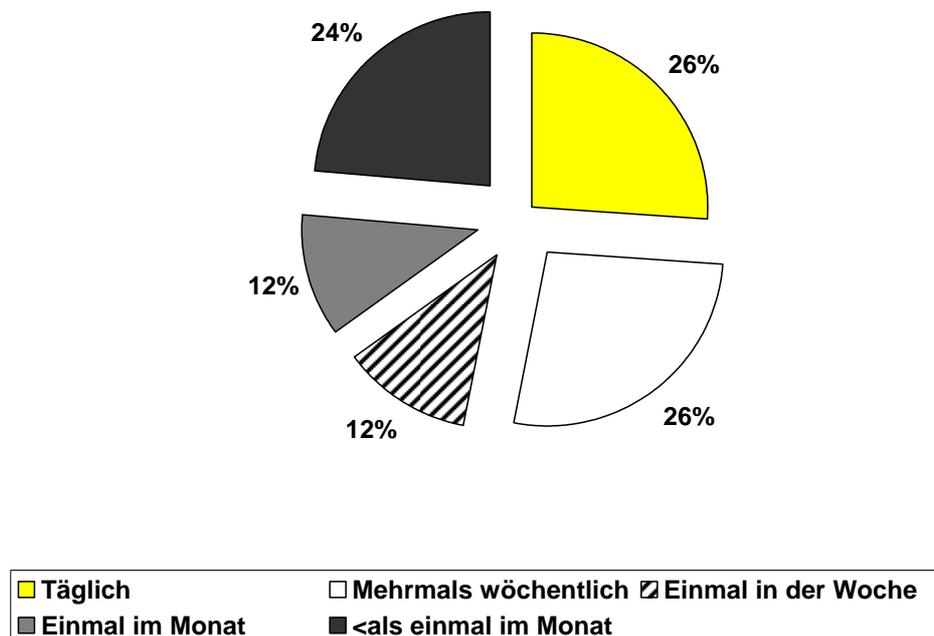


Abbildung 2: Warum sind Sie heute am Bahnhof Zoo? (Frage 1)



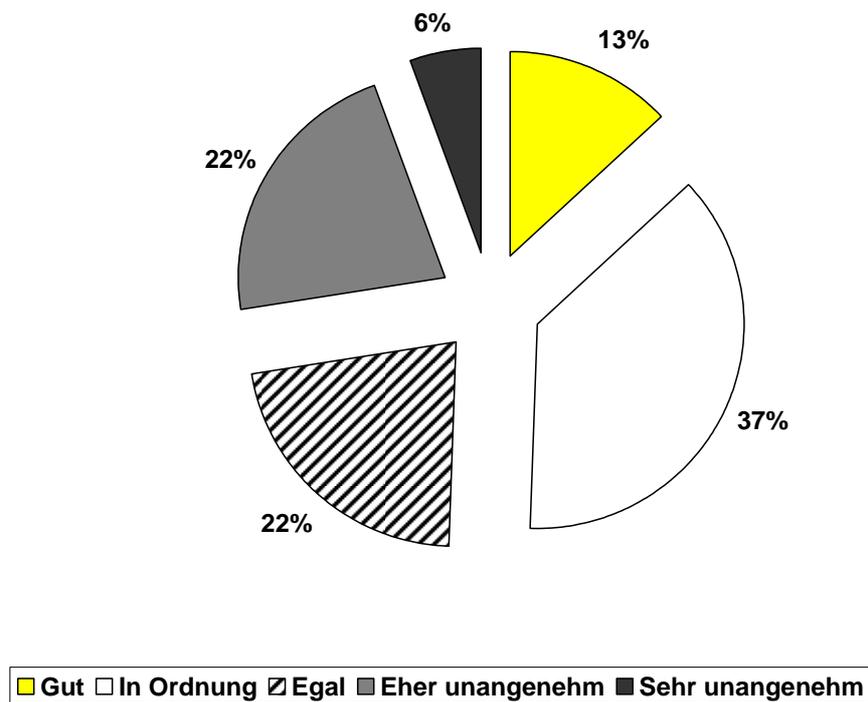
Der Aufenthalt am Bahnhof Zoo (Abbildung 2) wird mit 63 % hauptsächlich dadurch begründet, dass Passanten die Verkehrsmittel nutzen, oder den Bahnhof bzw. die Bahnhofsumgebung auf dem Weg nach bzw. von zu Hause oder zur bzw. von der Arbeit nutzen (41 % der Befragten waren während der Befragung im Begriff umzusteigen, 22 % wohnen oder arbeiten in der Nähe des Bahnhofs). Immerhin ein knappes Drittel hält sich dort länger auf, um einzukaufen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen.

Abbildung 3: Wie oft sind Sie durchschnittlich hier? (Frage 2)



Mit über 50 % sind über die Hälfte der Befragten mehrmals wöchentlich bzw. täglich am Bahnhof Zoo, nur ein Viertel der Befragten ist weniger als einmal im Monat vor Ort. Die meisten Passanten, die am Bahnhof Zoo angetroffen werden, sind demnach häufiger dort. Wir werden weiter unten untersuchen, ob sich dies auf das subjektive Sicherheitsgefühl bzw. die anderen Indikatoren des Wohlbefindens auswirkt.

Abbildung 4: Subjektive Einschätzung der Atmosphäre am Bahnhof Zoo (Frage 3)

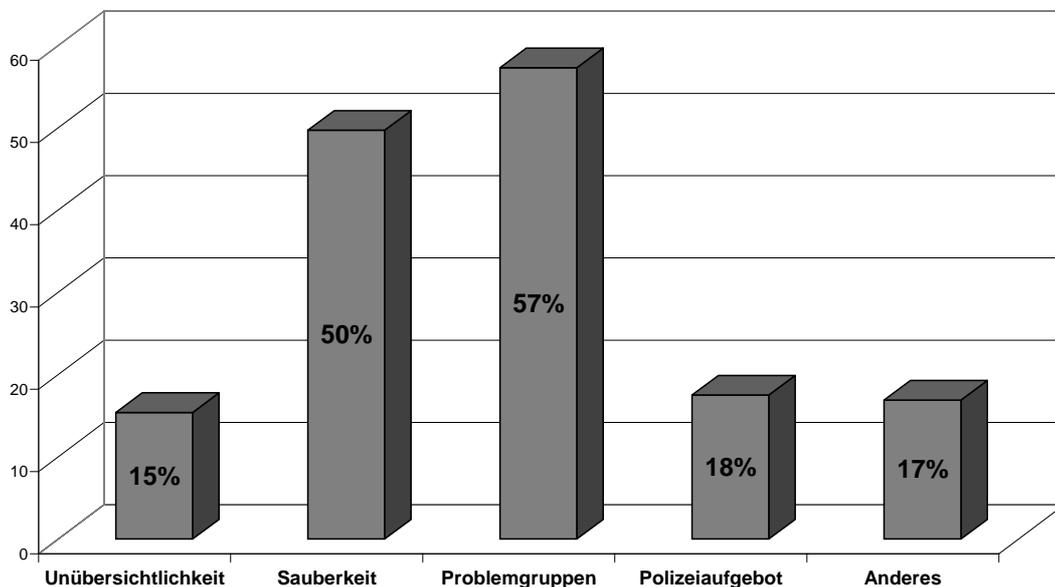


Rund ein Viertel der Passanten am Bahnhof Zoo empfindet die Atmosphäre dort als eher unangenehm (22 %) oder sehr unangenehm (6 %). Es überwiegt jedoch eine neutrale bzw. positive Bewertung. Für die meisten Personen ist die Atmosphäre „in Ordnung“ (37 %).

Sich-Gestört-Fühlen am Bahnhof Zoo und Störungsgründe (Frage 4 und 5)

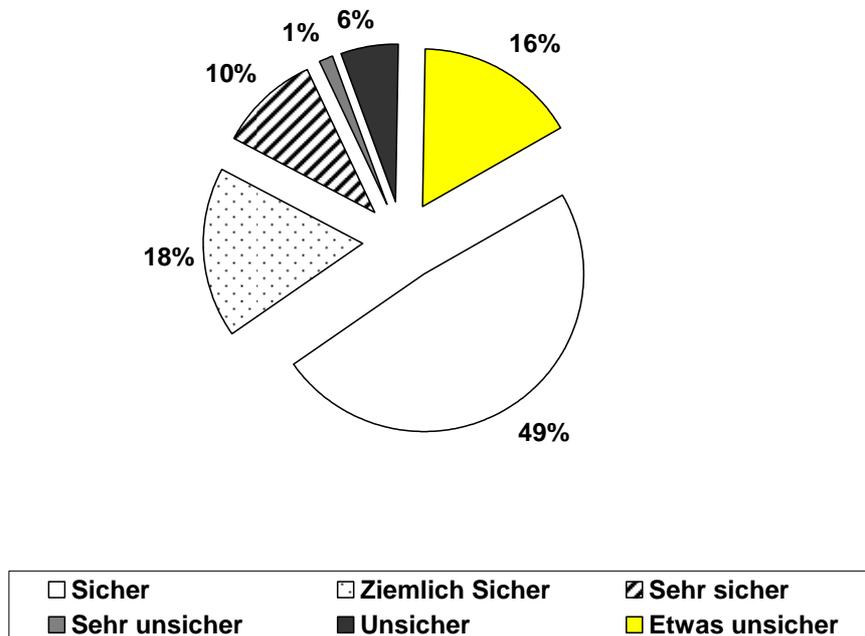
Etwas weniger als die Hälfte (47,7 %) der Passanten fühlt sich durch etwas am Bahnhof Zoo gestört. Bei der Befragung konnten mehrere Gründe dafür angegeben werden. Abbildung 5 stellt die Häufigkeit der Nennung von verschiedenen Störungsgründen dar. Unter „Anderes“ wurden die Antworten der offenen Kategorie: „...und/oder stört Sie noch ein anderer Grund und zwar?“ zusammengefasst (genannt wurden: „Zu viele Menschen“, „Bauliche Mängel“, „Kein Fernbahnhof mehr“, und „Lärm“).

Abbildung 5: Störungsgründe (Frage 5, mehrere Antworten waren möglich)



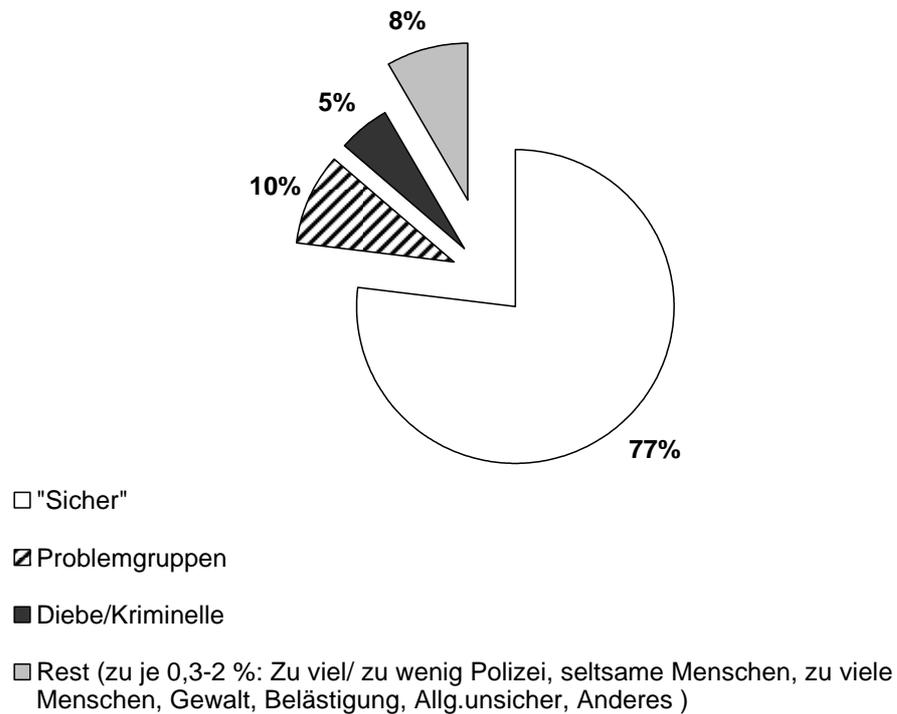
Die Anwesenheit von Problemgruppen (wie z.B. Obdachlose, Alkoholiker oder Drogenabhängige) ist mit 57 % der am häufigsten genannte Störungsgrund – dies sind insgesamt ca. 1/4 der Befragten –, danach folgt mit 50 % der Grund „Mängel an Sauberkeit“. Weitere 18 % nennen das Polizeiaufgebot und die Präsenz von Sicherheitsleuten als ein Störungsgrund. Wie schon der Forschungsstand zum subjektiven Sicherheitsgefühl gezeigt hat, wirkt sich ein Übermaß an Polizeikontrollen nicht immer positiv auf das Wohlbefinden aus.

Abbildung 6: Wie sicher fühlen Sie sich hier am Bahnhof Zoo? (Frage 6)



Über 3/4 der Passanten am Bahnhof Zoo fühlt sich sicher bis sehr sicher. 23 % fühlen sich etwas unsicher bis sehr unsicher. Die folgende Abbildung zeigt wie vielfältig die Gründe für das Gefühl der Unsicherheit sein können. Die Anwesenheit der Problemgruppen ist mit 10 % der am häufigsten genannte Grund (es wird jeweils der erstgenannte Grund dargestellt).

Abbildung 7: Gründe für subjektive Unsicherheit (Frage 7)



Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass positive oder neutrale Bewertungen des Wohlbefindens überwiegen. Dennoch haben je zu etwa einem Viertel der Passanten die Atmosphäre als unangenehm empfunden, die Problemgruppen als ein Störungsgrund genannt und Unsicherheit verspürt. Dies werden wir im nächsten Kapitel genauer analysieren.

4.3.2 Bivariate Auswertungen

Im Folgenden werden wir die Frage zur Einschätzung der Atmosphäre am Bahnhof Zoologischer Garten, das „Sich-Gestört-Fühlen“, die Angabe der Problemgruppen als ein Störungsgrund und das subjektive Sicherheitsgefühl detaillierter betrachten. Zunächst werden bivariate Zusammenhänge dieser Variablen mit den Merkmalen Geschlecht, Alter, Bildungsabschluss, Erwerbsstatus, Wohnort, der durchschnittlichen Anwesenheit am Bahnhof und dem Grund der Anwesenheit am Bahnhof zum Befragungszeitpunkt analysiert. Teilweise wurden die Kategorien dieser Variablen aus Gründen der Übersichtlichkeit und zum Teil geringer Fallzahlen zusammengefasst (Tabelle 2 gibt darüber Aufschluss). Danach

werden wir die Beziehungen der Variablen *Subjektives Sicherheitsgefühl*, „*Sich-Gestört-fühlen*“ und die *Subjektive Einschätzung der Atmosphäre* untereinander analysieren.

Tabelle 2: Generierte Variablen für die bivariate Analyse

Variable	Codierung und Beschreibung
<i>Subjektive Einschätzung der Atmosphäre am Bahnhof Zoo</i>	<p>1: <i>gut oder neutral</i> (Atmosphäre: „gefällt mir“, „ist in Ordnung“, „ist mir egal“)</p> <p>0: <i>negativ</i> (Atmosphäre: „empfinde ich als eher unangenehm“, „empfinde ich als sehr unangenehm“)</p>
<i>Störungsgrund „Problemgruppen“</i>	<p>1: <i>gestört durch Problemgruppen</i> (Die Anwesenheit von Problemgruppen, wie z.B. Obdachlose, Alkoholiker oder Drogenabhängige, wird als Störungsgrund genannt)</p> <p>0: <i>nicht gestört durch Problemgruppen</i> (Personen, die sich allgemein durch nichts am Bahnhof Zoo gestört fühlen und Personen, die sich zwar durch etwas gestört fühlen, jedoch nicht durch die Anwesenheit der Problemgruppen)</p>
<i>Subjektives Sicherheitsgefühl</i>	<p>1: <i>Sicher</i> („sehr sicher“, „ziemlich sicher“, „sicher“)</p> <p>0: <i>Unsicher</i> („etwas unsicher“, „unsicher“, „sehr unsicher“)</p>
<i>Wohnort</i>	<p>1: <i>Berlin bzw. Umland</i> (wohnhaft in Berlin oder im Berliner Umland)</p> <p>0: <i>nicht Berlin bzw. Umland</i> (in Berlin als Geschäftsreisender/de oder Tourist/in)</p>
<i>Durchschnittliche Anwesenheit am Bahnhof Zoologischer Garten</i>	<p>1: <i>oft</i> (täglich, mehrmals wöchentlich, einmal in der Woche)</p> <p>0: <i>selten</i> (einmal im Monat, weniger als einmal im Monat)</p>

Um die bivariaten Zusammenhänge auf statistische Signifikanz zu testen, d.h. zu überprüfen, ob ein Zusammenhang nur zufällig in der vorliegenden Stichprobe zustande gekom-

men ist, oder tatsächlich in der Realität besteht, verwenden wir den Pearson χ^2 – Unabhängigkeitstest.

Dieser gibt an, mit welcher Sicherheit von einem tatsächlichen Zusammenhang, d.h. Abhängigkeit der beiden Variablen gesprochen werden kann. Eine Signifikanz von $p \leq 0.001$ (sehr signifikant) gibt an, dass es sehr unwahrscheinlich ist, dass ein beobachteter Zusammenhang in der Grundgesamtheit gleich Null ist, ein Signifikanzwert von $p = 0.05$ (signifikant), dass es unwahrscheinlich ist. Im Umkehrschluss bedeutet ein Wert von $p > 0.05$, dass die beiden Variablen unabhängig sind und kein Zusammenhang besteht. Als Bedingungen für die Durchführung eines Pearson χ^2 -Tests gelten, dass die erwarteten Häufigkeiten in jeder Zelle > 5 sind bzw. nur 20 % aller Zellen erwartete Häufigkeiten von < 5 aufweisen dürfen (siehe z.B. Bortz 1999: 169 f). Durch die Zusammenfassung der Merkmalsausprägungen einiger Variablen, konnten diese Bedingungen erfüllt werden.

Einschätzung der Atmosphäre am Bahnhof Zoo

Im Vergleich zu Männern empfinden Frauen die Atmosphäre am Bahnhof Zoo signifikant häufiger als unangenehm bzw. sehr unangenehm. Dies geben 34 % der Frauen, jedoch nur 22 % der Männer an. Für alle anderen demographischen Variablen, die durchschnittliche Anwesenheit am Bahnhof Zoo und den Grund der Anwesenheit lassen sich keine signifikanten Unterschiede bezüglich der Einschätzung der Atmosphäre feststellen.

„Sich-Gestört-Fühlen“, Störungsgrund „Problemgruppen“

Frauen und Männer, alte und junge Personen, höher oder niedrig gebildete unterscheiden sich nicht signifikant bei der Frage, ob sie sich durch etwas am Bahnhof Zoo gestört fühlen und auch der Erwerbsstatus spielt keine Rolle. Entscheidend ist hier, wie häufig sich jemand in diesem Areal aufhält: Je öfter eine Person am Bahnhof Zoo ist und sich dort aufhält, desto häufiger fühlt sie sich dort durch etwas gestört. Diese Tendenz misst eine Reihe von Indikatoren signifikant bis sehr signifikant. Am deutlichsten wird dies bei der Frage nach der durchschnittlichen Anwesenheit am Bahnhof Zoo. Diejenigen Personen, die oft vor Ort sind fühlen sich zu 93 % durch etwas gestört, Personen, die selten am Bahnhof sind nur zu 37 %. Unter der Annahme, dass Berliner oder Personen aus dem Berliner Umland öfter am Bahnhof sind, diesen besser kennen und auch auf eine häufigere Nutzung angewiesen sind, als Touristen oder Geschäftsreisende erklärt sich auch folgendes Ergebnis.

Erstere fühlen sich zu 52 % durch etwas gestört, letztere nur zu 14 %.⁵ Differenziert man außerdem zwischen Berlinern und Personen aus dem Berliner Umland bestätigt sich dieses Ergebnis. Berliner fühlen sich zu 6 % mehr durch etwas gestört.

Weitere Ergebnisse sind, dass Personen, die als Anwesenheitsgrund angeben, in der Nähe zu arbeiten, oder zu wohnen oder als Grund nennen, sich am Bahnhof aufzuhalten und Freunde zu treffen sich zu 60 % durch etwas gestört zu fühlen. Hingegen fühlen sich Umsteiger, oder Personen, die dort einkaufen wollen oder anderen Freizeitaktivitäten nachgehen, nur zu 40 % durch etwas gestört. Hier wird ersichtlich, dass nicht nur eine häufige Anwesenheit sondern auch die „Intensität“ des Aufenthalts entscheidend ist.

Tabelle 3: „Sich-Gestört-Fühlen“ und Anwesenheitsgrund am Bahnhof Zoo

Anwesenheitsgrund	„Sich-Gestört-Fühlen“	
	<i>Nein</i>	<i>Ja</i>
<i>Ich wohne oder arbeite hier in der Nähe</i>	39,4 % (26)	60,6 % (40)
<i>Ich steige hier um</i>	56,5 % (70)	43,6 % (54)
<i>Ich will hier einkaufen oder anderen Freizeitaktivitäten nachgehen</i>	59,7 % (34)	40,4 % (23)
<i>Ich halte mich hier auf und treffe Freunde</i>	41,2 % (14)	58,8 % (20)
<i>Anderes</i>	68,4 % (13)	31,6 % (6)
N: 300, Pearson chi ² : 10,2/ p= 0.038, (Zeilenprozent, N in Klammern)		

Wie wir schon auf gezeigt haben, sind die Gründe, weswegen sich jemand am Bahnhof Zoo durch etwas gestört fühlt, zahlreich. Besonderes Interesse gilt in diesem Projekt der Frage, ob die Nutzer des Bahnhofs Zoos, genauer des Bahnhofsvorplatzes sich durch die *Anwesenheit von Problemgruppen*, wie z.B. Obdachlose, Alkoholiker oder Drogenabhängige beeinträchtigt fühlen. Wie wir gesehen haben, fühlt sich ca. ¼ der Befragten durch die Anwesenheit der Problemgruppen gestört. Die differenzierte Betrachtung zeigt, dass auch

⁵ Es sei darauf hingewiesen, dass unter den Touristen und Geschäftsreisende mit wenigen Ausnahmen hauptsächlich deutschsprachige Personen vertreten waren.

hier die Häufigkeit der Anwesenheit am Bahnhof Zoo einen signifikanten Einfluss hat. Wer öfter vor Ort ist, nennt diesen Störungsgrund zu 31 %, wer weniger vor Ort ist, zu 20 %. Berliner und Personen aus dem Berliner Umland fühlen sich zu 30 % durch die Anwesenheit der Problemgruppen gestört, andere lediglich zu 11 %.

Subjektives Sicherheitsgefühl

Das subjektive Sicherheitsgefühl der Passanten am Bahnhof Zoo hängt im Gegensatz zum „Sich-Gestört-Fühlen“ nur von demographischen Merkmalen ab und nicht von der Häufigkeit bzw. der Länge des Aufenthalts. Frauen fühlen sich um mehr als ein Drittel häufiger unsicher als Männer (30 % zu 17 %). Wie die folgende Tabelle zeigt tendieren jüngere und ältere Personen stärker zu einem Unsicherheitsgefühl, als Personen mittleren Alters.

Tabelle 4: Subjektives Sicherheitsgefühl und Alter

Alter	Subjektives Sicherheitsgefühl	
	<i>Sicher</i>	<i>Unsicher</i>
<i>≤ 20 Jahre</i>	64,7 % (22)	35,3 % (12)
<i>21 - 30 Jahre</i>	80,2 % (77)	19,8 % (19)
<i>31 - 40 Jahre</i>	87,8 % (43)	12,2 % (6)
<i>41-50 Jahre</i>	76,4 % (42)	23,6 % (13)
<i>51-64 Jahre</i>	72,7 % (32)	27,3 % (12)
<i>≥ 65 Jahre</i>	60,9 % (14)	39,1 % (9)
N: 301, Pearson chi ² : 10,3/ p= 0.068, (Zeilenprozent, N in Klammern)		

Wie angegeben, sind die Altersunterschiede nur auf dem 10 %-Niveau signifikant. Auf Grundlage des Forschungsstandes können wir jedoch zumindest bei den älteren Personen davon ausgehen, dass es sich hier, um eine tatsächliche Abhängigkeit handelt. Auch hinsichtlich des Erwerbsstatus zeigen sich Unterschiede im subjektiven Sicherheitsgefühl. Erwerbstätige und Arbeitslose fühlen sich zu je ca. 82 % sicher, Personen in Ausbildung zu 73 % und Inaktive nur zu etwas mehr als die Hälfte.

Tabelle 5: Subjektives Sicherheitsgefühl und Erwerbsstatus

Erwerbsstatus	Subjektives Sicherheitsgefühl	
	<i>Sicher</i>	<i>Unsicher</i>
<i>Erwerbstätig</i>	82,4 % (131)	17,6 % (28)
<i>Arbeitslos</i>	82,6 % (19)	17,4 % (4)
<i>Inaktiv</i>	54,3 % (19)	45,7 % (16)
<i>In Ausbildung</i>	73,2 % (60)	26,8 % (22)
N: 299, Pearson chi ² : 13,7/ p= 0.003, (Zeilenprozent, N in Klammern)		

Es ist anzunehmen, dass sich hinter dem Einfluss des Erwerbsstatus ein Alterseffekt verbirgt. In Ausbildung befinden sich zum größten Teil jüngere Personen und bei den Inaktiven sind es hauptsächlich Rentner/Rentnerinnen, der Anteil an Hausfrauen/-männer an den Inaktiven ist weitaus geringer. Interessanterweise unterscheiden sich Erwerbstätige und Arbeitslose bezüglich ihres subjektiven Sicherheitsgefühls am Bahnhof Zoo nicht. Auch konnten wir keinen Zusammenhang des subjektiven Sicherheitsgefühls mit unterschiedlichen Bildungsniveaus feststellen. Anzunehmen ist jedoch, dass die Berücksichtigung der Einkommenssituation zu ähnlichen Ergebnissen geführt hätte, wie die der im Kapitel 3 vorgestellten Studien. Nämlich, dass eine soziale schwächere Lage Unsicherheit hervorruft. Auf die Erhebung des (Haushalts)-einkommen haben wir jedoch bewusst verzichtet, um die Feldphase nicht zu erschweren. Bekannt ist, dass Einkommensfragen zu den sehr sensiblen Fragen gehören und daher oft mit Antwortverweigerungen zu rechnen ist.

Zusammenhänge der einzelnen Indikatoren des subjektiven Wohlbefindens

Zwischen den drei Faktoren der Beeinträchtigung der Passanten am Bahnhof Zoo, also der Einschätzung der Atmosphäre, dem Störungsgrund „Problemgruppen“ und dem subjektiven Sicherheitsgefühl bestehen sehr signifikante Zusammenhänge. Besonders deutlich zeigen die Tabellen 6-8, dass eine positive Einschätzung auf einem der Faktoren mit einer positiven Einschätzung auf einem anderen Faktor in der Regel zusammen geht. Zu jeweils über 80 % wird 1) die Atmosphäre am Bahnhof als gut bzw. neutral bewertet und die Problemgruppen nicht als Störungsgrund genannt, 2) die Atmosphäre am Bahnhof als gut bzw. neutral bewertet und subjektive Sicherheit verspürt und 3) subjektive Sicherheit empfunden.

den und die Problemgruppen nicht als Störungsgrund genannt. Weniger ausgeprägt, jedoch ebenfalls sichtbar, gehen negative Einschätzungen der Indikatoren zusammen. Nur im Falle der subjektiven Unsicherheit, sind es unter 50 %, die in der Anwesenheit der Problemgruppen einen Störungsgrund sehen. Das es immerhin noch 43 % sind, ist nicht überraschend. Wie wir gezeigt haben, ist die Anwesenheit der Problemgruppen der am meisten genannte Grund für subjektive Unsicherheit.

Tabelle 6: Einschätzung der Atmosphäre am Bahnhof Zoo und Störungsgrund „Problemgruppen“

	Einschätzung Atmosphäre	
Störungsgrund Problemgruppen	<i>Gut/Neutral</i>	<i>Unangenehm</i>
<i>Nein</i>	83 % (180)	17,1 % (37)
<i>Ja</i>	45,1 % (37)	54,9 % (45)
N: 299, Pearson chi ² : 42,8/ p= 0.000, (Zeilenprozent, N in Klammern)		

Tabelle 7: Einschätzung der Atmosphäre am Bahnhof Zoo und subjektives Sicherheitsgefühl

	Subjektives Sicherheitsgefühl	
Einschätzung Atmosphäre	<i>Sicher</i>	<i>Unsicher</i>
<i>Gut/Neutral</i>	87,1 % (189)	12,9 % (28)
<i>Unangenehm</i>	48,2 % (40)	51,8 % (43)
N: 300, Pearson chi ² : 50,3/ p= 0.000, (Zeilenprozent, N in Klammern)		

Tabelle 8: Subjektives Sicherheitsgefühl und Störungsgrund „Problemgruppen“

	Subjektives Sicherheitsgefühl	
Störungsgrund Problemgruppen	<i>Sicher</i>	<i>Unsicher</i>
<i>Nein</i>	83,4 % (181)	16,6 % (36)
<i>Ja</i>	57,3 % (47)	42,7 % (35)
N: 299, Pearson chi ² : 22,4/ p= 0.000, (Zeilenprozent, N in Klammern)		

5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Fazit

Im Rahmen des Studienprojektes „Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum - Beispiel Bahnhof Zoo“ der Humboldt-Universität zu Berlin in Kooperation mit dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf und dem Berliner Polizeiabschnitt 27 widmete sich diese Projektarbeit der Position der Passanten in diesem Areal. Der Bahnhof Zoologischer Garten gilt als ein sozialer Treffpunkt von so genannten Rand- oder Problemgruppen wie beispielsweise Wohnungslosen, Alkoholikern oder Drogenabhängigen. Mehrere soziale Einrichtungen bieten ihnen Hilfeleistungen an und arbeiten ob mobil, oder feststehend, vor allem an der, von den „normalen“ Passanten wenig frequentierten Rückseite des Bahnhofs (Jebensstraße). Dort halten sich auch zu größten Teilen die Problemgruppen auf. Aber auch am Haupteingang des Bahnhofs (Hardenbergplatz) oder vor dem Einzelhändler Ullrich gibt es vereinzelte Sammelpunkte. Das Ziel dieser Projektarbeit war, mittels einer standardisierten Befragung, Einsicht in mögliche Nutzungskonflikte seitens der „normalen“ Passanten zu erlangen. Es galt herauszufinden, ob sie sich am Bahnhof Zoo in ihrem Wohlbefinden beeinträchtigt fühlen. Gemeint ist damit, ob die Passanten sich durch die Anwesenheit von Problemgruppen am Bahnhof gestört und/oder unsicher fühlen und wie sie die Atmosphäre vor Ort empfinden.

Folgende Ergebnisse lassen sich aus unserer Untersuchung ziehen: Der durchschnittliche Passant am Bahnhof Zoo ist ein Mann oder eine Frau, wohnhaft in Berlin, erwerbstätig und mit einem höheren Bildungsabschluss im Alter zwischen 21 und 30 Jahren. Der Durchschnitts-Passant hält sich am Bahnhof Zoo auf, um umzusteigen und ist täglich oder mehrmals wöchentlich vor Ort. Ist er eine Frau empfindet er die Atmosphäre am Bahnhof Zoo als unangenehm, ist er ein Mann bewertet er die Atmosphäre als „in Ordnung“. Er fühlt sich in der Regel durch die Anwesenheit der Problemgruppen am Bahnhof Zoo gestört, ohne sich jedoch unsicher zu fühlen.

Der Blick auf den Durchschnitts-Passanten offenbart, dass Personen, die öfter am Bahnhof Zoo sind und als Berliner, die Situation besser kennen, sich häufiger durch etwas gestört fühlen und auch häufiger die Anwesenheit von Problemgruppen als einen Störungsgrund nennen. Dies mag auch damit zusammenhängen, dass sie als Berliner bzw. Personen aus dem Berliner Umland auf eine stärkere Nutzung des Bahnhofs angewiesen sind, als Touristen oder Geschäftsreisende. Deutlich wird auch, dass erwerbstätige Personen im mittleren Alter sich sicherer fühlen, als sehr junge und ältere Personen, die nicht erwerbstätig sind.

Da sich Arbeitslose von Erwerbstätigen bezüglich ihres subjektiven Sicherheitsgefühls nicht unterscheiden, ist anzunehmen, dass nicht so sehr der Status „Erwerbstätig“ entscheidend ist, sondern das Alter. Ein weiteres Ergebnis ist, dass sich Frauen häufiger unsicher fühlen, als Männer. Dies bestätigt Ergebnisse aus der bisherigen Forschung zum subjektiven Sicherheitsgefühl: ältere Personen und Frauen fühlen sich eher unsicher.

Die Betrachtung von Durchschnittstypen kann jedoch wesentliche Ergebnisse verschleiern: Lediglich ca. ein Viertel der Passanten fühlt sich durch die Anwesenheit von Problemgruppen am Bahnhof Zoo gestört. Auch empfindet nur ein Viertel der Passanten die Atmosphäre am Bahnhof als unangenehm und weniger als ein Viertel fühlt sich dort unsicher. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass wir unseren Ergebnissen folgend bezüglich der Beeinträchtigungen des Wohlbefindens der Passanten am Bahnhof Zoo durch die Anwesenheit von Problemgruppen *nicht* von alarmierenden Zuständen sprechen können.

Ein interessantes Nebenergebnis unserer Studie ist, dass sich ein Viertel der Passanten durch Mängel an Sauberkeit am Bahnhof gestört fühlt. Die Behebung dieser Mängel wäre möglicherweise eine leicht umsetzbare Maßnahme zur Verbesserung des subjektiven Wohlbefindens der Nutzer des Hardenbergplatzes.

Auch wenn sich ein gewisser Teil der Passanten am Bahnhof Zoo durch die Anwesenheit von Problemgruppen beeinträchtigt fühlt, ist festzuhalten, dass der Status Quo von der Mehrzahl toleriert wird. Von großen Nutzerkonflikten aus der Perspektive der Passanten ist also nicht auszugehen. Unserer Meinung nach besteht daher auch kein Handlungsbedarf im Sinne einer Vertreibung der Randgruppen. Da eine Vertreibung eine räumliche Verlagerung des Problems bedeuten würde, wäre dies besonders in Anbetracht der ausgebauten Infrastruktur sozialer Leistungen und Institutionen am Bahnhof Zoo, deren Hilfe von Personen in sozialen Problemlagen wie z.B. Wohnungslosigkeit, Drogen- oder Alkoholsucht, etc. gebraucht und in Anspruch genommen wird, auch nicht zu empfehlen.

Weitere Erkenntnisse zur Situation am Bahnhof Zoo könnte ein Vergleich mit anderen großen Bahnhöfen in Deutschland, aber auch anderen europäischen Ländern bringen. Es ist gut vorstellbar, dass man in jeder europäischen Großstadt Bahnhöfe mit ähnlichen Problemen finden wird und die Situation am Bahnhof Zoo sich somit als relativ „normal“ darstellt.

Literaturverzeichnis

Blankenburg, Erhard 1994: „Großstädte und Sicherheitspolitik“, in *Stadtbauwelt* 4/1994, 1329-1333

Boers, Klaus; Gutsche, Günter; Sessar, Klaus (Hg.) 1997: *Sozialer Umbruch und Kriminalität in Deutschland*. Opladen: Westdeutscher Verlag

Boers, Klaus, Kerner, Hans-Jürgen und Peter Kurz 1995: Rückgang der Kriminalitätsfurcht. *Neue Kriminalpolitik* 7, 9-10

Bösebeck, Ulrich 2001: „Stadtluft macht frei- und unsicher“ Beiträge der Stadtplanungsprofession für mehr Sicherheit in der Innenstadt. Kassel: Universität Gesamthochschule Kassel

Bortz, Jürgen 1999: *Statistik für Sozialwissenschaftler*. Berlin [u.a.]: Springer Verlag

Christiane F., Herman, Kai und Horst Riek 1977: *Christiane F. - Wir Kinder vom Bahnhof Zoo*, Stern (Hrsg.)

Dost, Maik 2003: „Kriminalitätsfurcht und subjektives Sicherheitsempfinden – einleitende Erkenntnisse (1)“. *Berliner Forum Gewaltprävention*. Nr. 12

Eick, Volker 2003: „Und das ist auch gut so...“ Polizieren im Berlin des 21. Jahrhunderts. In: Nissen, Sylke (Hg): *Kriminalität und Sicherheitspolitik. Analysen aus London, Paris, Berlin und New York*. Opladen: Leske+Budrich, 67-88

Kreissl, Reinhard und Michael Fischer 2003: *Subjektives Sicherheitsgefühl in ausgewählten Problemgebieten bayerischer Großstädte Ergebnisse einer Befragung in Nürnberg und München*. Institut für Sicherheits- und Präventionsforschung

Kury, Helmut (Hg.) 1997: „Konzepte Kommunaler Kriminalprävention.“ Freiburg: Edition Juscrim

Rüther, Werner 1999: *Zentrale Erkenntnisse der Kriminologischen Regionalanalyse Bonn Zusammenfassung des Krabbe-Abschlussberichts*, Universität Bonn

Thomas, Stefan 2005: *Berliner Szenetreffpunkt Bahnhof Zoo Alltag junger Menschen auf der Straße*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaft

Quellen aus dem Internet (letzter Zugriff 05.04. 2007):

Der Stern 2005: *Bahnhof Zoo, 27 Jahre nach Christiane F.* (13.08)
<http://www.stern.de/wissenschaft/mensch/:Bahnhof-Zoo-27-Jahre-Christiane-F.-/544241.html>

Der Tagesspiegel 2007: *Ku'damm ganz vorn.* (05.02)
<http://www.tagesspiegel.de/berlin/archiv/05.02.2007/3061789.asp>

Der Tagesspiegel 2006: Berliner Verkehr, Hauptbahnhof bewährt sich. (24.12)
<http://www.tagesspiegel.de/berlin/nachrichten/hauptbahnhof-berlin/85823.asp>